



3 1761 11635813 6









AIR TRANSPORT COMMITTEE

8 January, 1985

DECISION NO. 8571

CAI  
TA 120  
-D27

APPLICATION by Southern Frontier Air Transport Limited, carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines, to amend Licence No. A.T.C. 3315/81(NS) by adding the point Bonnyville, Alberta.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S683-6A

Docket No. 7184

Southern Frontier Air Transport Limited, carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines has applied to the Air Transport Committee for authority as set out in the Title hereto. The application was received ready for processing on October 1st, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3315/81(NS), Southern Frontier Air Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines is authorized to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B, C and D serving the points Calgary, Edmonton and Cold Lake/Grand Centre, Alberta.

Notice of the application was published on October 19, 20, 23 and 24, 1984 in the newspapers of the areas concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee.

Pleadings were completed on November 19, 1984.

The applicant proposes to operate the service Calgary - Cold Lake/Grand Centre - Bonnyville - Edmonton at a frequency of 2 flights per day, 5 days per week using a Beech 99 aircraft which is already owned by the company. Southern Frontier Airlines expects to carry 2,184 and 2,402 passengers to and from Bonnyville in the first two years of the new service.

The Committee has considered the application and the material in support thereof and is of the opinion that the Licensee will have the finances, aircraft and facilities to provide the said service. Accordingly, the Committee is satisfied that the proposed commercial air service is required by the public convenience and necessity.

The application by Southern Frontier Air Transport Limited carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines to amend Licence No. A.T.C. 3315/81(NS) by adding the point Bonnyville, Alberta is hereby approved.

DECISION NO. 8571

A new document of Licence, bearing Licence No. A.T.C. 3315/81(NS) will issue upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

Paul Langlois,  
Commissioner.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.,  
Commissioner.



Un nouveau permis A.T.C. 3315/81(NS) sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

DÉCISION N° 8571



Est par la présente agréée la requête déposée par Southern Frontier Air Transport Limited exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines en autorisation d'ajouter le point Bonnyville (Alberta) au permis A.T.C. 3315/81(NS).

Après étude de l'avis, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, celui-ci est d'avis que la requérante disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation dudit service. En conséquence, le Comité est convaincu que ledit service est nécessaire à la commodité et aux besoins du public.

La requérante se propose d'exploiter le service Calgary - Cold Lake/Grand Centre - Bonnyville - Edmonton à une fréquence de deux vols par jour, cinq jours par semaine au moyen d'un aéronef Beech 99 que la compagnie possède déjà. Elle compte transporter respectivement 2184 et 2402 passagers à destination et en provenance de Bonnyville au cours des deux premières années d'exploitation du nouveau service.

La clôture des débats a eu lieu le 19 novembre 1984.

Avis de la requête a été publié les 19, 20, 23 et 24 octobre 1984 dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition à l'agrement de la requête.

Le permis A.T.C. 3315/81(NS) autorise la requérante à exploiter un service aérien commercial de la classe 2 (régulier entre points déterminés) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D pour desservir les points Calgary, Edmonton et Cold Lake/Grand Centre (Alberta).

Southern Frontier Air Transport Limited exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation mentionnée en intitulé. La requête reçue le 1er octobre 1984, pouvait être étudiée à compter de cette même date.

N° 7184 au rôle

Référence n° 2-S683-6A

REQUÊTE présentée par Southern Frontier Air Transport Limited exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines (ci-après la requérante) en autorisation d'ajouter le point Bonnyville (Alberta) au permis A.T.C. 3315/81(NS).

DÉCISION N° 8571







4 January 1985

DECISION NO. 8572

APPLICATION by Jetstream International Airlines Inc.  
for authority to operate a Class 9-3 International  
Specific Point commercial air service using Groups B  
and C fixed wing aircraft between Erie,  
Pennsylvania, U.S.A. and Hamilton, Ontario, Canada.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-J282-1

Docket No. 7253

Under cover of Diplomatic Note No. 379 dated October 4, 1984, the Government of the United States of America forwarded the above noted application to the Government of Canada. The applicant has been endorsed by the United States Government for licensing pursuant to the automatic approval provisions of Diplomatic Notes ETT-1483 and 300 exchanged by the two Governments in August 1984.

The pertinent terms and conditions of the agreement contained in the above referenced Diplomatic Notes having been complied with, the Committee, in accordance with the provisions of the Aeronautics Act, will issue a licence authorizing the applicant to operate a Class 9-3 International Specific Point commercial air service using Groups B and C fixed wing aircraft between Erie, Pennsylvania, U.S.A. and Hamilton, Ontario, Canada, upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee, as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, c.3, as amended and the following additional conditions:

The operation of the air service authorized herein shall be conducted subject to the agreement contained in Diplomatic Notes ETT-1483 and 300 exchanged between the Government of Canada and the Government of the United States of America on August 21, 1984.

Unless terminated at an earlier date for just cause, this licence shall terminate at the termination or expiration of the aforesaid agreement.



DECISION NO. 8572

In the operation of the air services authorized herein, the Licensee shall be subject to the obligations and entitled to the privileges of Article III(d), VIII, IX, X and XI of the 1966 Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America, as amended.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.,  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner



Dans l'exploitation du service aérien autorisé dans la présente, la titulaire sera soumise aux obligations et aura droit aux privilèges énoncés aux articles III(d), VIII, IX, X et XI de l'Accord relatif au transport aérien de 1966, dans sa forme modifiée, conclu entre le gouvernement canadien et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

DECISION VOYANT DE TV 8 2771P

Le commissaire

(signature)

Anne-Marie Trahan, c.r.

Le commissaire

(signature)

J.-L. Bourret





Le 4 janvier 1985

DÉCISION N° 8572

REQUÊTE présentée par Jetstream International Airlines Inc. en vue d'exploiter un service aérien commercial de la classe 9-3 (international entre points déterminés) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C entre Erie (Pennsylvanie), E.-U.A. et Hamilton (Ontario), Canada.

#### DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-J282-1

N° 7253 au rôle

La requête susmentionnée a été présentée au gouvernement du Canada par le gouvernement des États-Unis d'Amérique par la note diplomatique n° 379 du 4 octobre 1984. La requérante a été appuyée par le gouvernement des États-Unis d'Amérique dans sa requête en obtention d'un permis en vertu de l'entente conclue par les deux gouvernements dans les notes diplomatiques ETT-1483 et 300 échangées en août 1984.

Comme les conditions pertinentes de l'accord susmentionné ont été remplies, le Comité, conformément aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique, délivrera un permis autorisant la requérante à exploiter un service aérien commercial international entre points déterminés de la classe 9-3 au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C entre Erie (Pennsylvanie), E.-U.A. et Hamilton (Ontario), Canada à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision devra porter les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi que les conditions supplémentaires suivantes:

Le service autorisé aux présentes devra être exploité conformément aux dispositions de l'accord énoncé dans les notes diplomatiques ETT-1483 et 300 échangées par le gouvernement du Canada et celui des États-Unis d'Amérique le 21 août 1984.

À moins qu'il ne soit terminé à une date antérieure pour une raison valable, le permis précité prendra fin à l'expiration de l'entente susmentionnée.





7 January 1985

DECISION NO. 8573

Publication

APPLICATION by Tundra Helicopters Ltd. for authority to also operate Group C-RW rotating wing aircraft under Licence No. A.T.C. 3738/84(H).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-T348-1

Docket No. 7231

Tundra Helicopters Ltd. has applied to the Air Transport Committee for the authority set out in the Title hereto. The application was received on October 26, 1984 and ready for processing on November 2, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3738/84(H), Tundra Helicopters Ltd. is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Group A-RW from a base at Fort Smith, N.W.T.

Applicants for licences to operate additional groups in existing Class 4 Charter using rotating wing aircraft are exempt by the Air Carrier Regulations from satisfying the Committee that the proposed commercial air service is required by the public convenience and necessity.

The information submitted on the application for authority to also operate Group C-RW rotating wing aircraft under Licence No. A.T.C. 3738/84(H) satisfies the Committee that the applicant will have the finances, aircraft and facilities to provide the service.

The application by Tundra Helicopters Ltd. for authority to also operate Group C-RW rotating wing aircraft under Licence No. A.T.C. 3738/84(H) is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3738/84(H) will issue, upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

Robert J. Orange  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner





Le 7 janvier 1985

DÉCISION N° 8573

REQUÊTE présentée par Tundra Helicopters Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure tournante du groupe C-RW dans le cadre de son service, prévu au permis A.T.C. 3738/84(H).

## DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-T348-1

N° 7231 au rôle

Tundra Helicopters Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation énoncée dans l'intitulé. La requête, reçue le 26 octobre 1984 a été complétée le 2 novembre 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Le permis A.T.C. 3738/84(H) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Fort Smith (T.N.-O.), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Le Règlement sur les transporteurs aériens dispense ceux qui demandent l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C-RW dans l'exploitation de leur service de la classe 4 (affrètement) de convaincre le Comité que le service proposé est requis par la commodité et les besoins du public.

Les renseignements déposés à l'appui de la requête en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure tournante du groupe C-RW en vertu du permis A.T.C. 3738/84(H) convainquent le Comité que la requérante disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation dudit service.

Est par la présente agréée la requête déposée par Tundra Helicopters Ltd. en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure tournante du groupe C-RW en vertu du permis A.T.C. 3738/84(H).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 3738/84(H) sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire,

Robert J. Orange.

Le commissaire,

J.-L. Bourret.





8 January 1985

DECISION NO. 8574

APPLICATION by Sol-Air Aviation Ltd. for suspension  
of Licence No. A.T.C. 3204/81(C) until April 1, 1985.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S727-1A

Sol-Air Aviation Ltd. has applied to the Air Transport Committee  
for suspension of its licence as set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 3204/81(C), Sol-Air Aviation Ltd. is  
authorized to operate a Class 7 Specialty - Flying Training -commercial air  
service from a base at Vancouver, B.C., using Group A fixed wing aircraft.

By letter dated October 15, 1984, the Licensee submits that due  
to the economic situation, it does not want to operate its school during the  
winter.

The Committee has considered the application and is satisfied  
that the public convenience and necessity requires the suspension of Licence  
No. A.T.C. 3204/81(C) and that the licence should be subject to cancellation  
proceedings, if the Licensee fails to reinstate the service by April 1, 1985.

The application by Sol-Air Aviation Ltd. for suspension of Licence  
No. A.T.C. 3204/81(C) until April 1, 1985 is hereby approved.

Licence No. A.T.C. 3204/81(C) is hereby suspended, pursuant to  
subsection 16(8) of the Aeronautics Act, R.S.C., 1970, C. A-3, as amended,  
and will be the subject of cancellation proceedings, if the Licensee fails to  
reinstate the service by April 1, 1985.

This Decision shall form part of the Licence No. A.T.C.  
3204/81(C) and shall remain affixed thereto.

(Signed)

M.D. Armstrong,  
Chairman

(Signed)

J.L. Bourret,  
Commissioner





Le 8 janvier 1985

DÉCISION N° 8574

REQUÊTE présentée par Sol-Air Aviation Ltd. (ci-après la requérante) en vue de suspendre le permis A.T.C. 3204/81(C) jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1985.

# DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-S727-1A

Sol-Air Aviation Ltd. a demandé au Comité des transports aériens la suspension de son permis de la façon énoncée dans l'intitulé.

Le permis A.T.C. 3204/81(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol).

Dans une lettre du 15 octobre 1984, la titulaire fait valoir que pour des raisons d'ordre économique, elle préfère ne pas ouvrir son école pendant l'hiver.

Après étude de la requête, le Comité est convaincu que la commodité et les besoins du public exigent la suspension du permis A.T.C. 3204/81(C), et que ledit permis soit par la suite assujéti à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas ledit service avant le 1<sup>er</sup> avril 1985.

Est par la présente agréée la requête déposée par Sol-Air Aviation Ltd. en vue de suspendre jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1985 le permis A.T.C. 3204/81(C).

Est par la présente suspendu le permis A.T.C. 3204/81(C), conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, et ledit permis sera par la suite assujéti à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas ledit service avant le 1<sup>er</sup> avril 1985.

La présente décision doit faire partie intégrante du permis A.T.C. 3204/81(C) et y être annexée à demeure.

Le président,

M.D. Armstrong.

Le commissaire,

J.L. Bourret.





8 January 1985

DECISION NO. 8575

APPLICATION by Montreal Flying Club for  
suspension of Licence No. A.T.B. 374/48(C) for a  
period of six months.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-M171-1A

By letter dated November 9, 1984, Montreal Flying Club has  
applied to the Air Transport Committee for suspension of its licence as set  
out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.B. 374/48(C), Montreal Flying Club is  
authorized to operate a Class 6 Flying Club commercial air service from a  
base at Montreal, P.Q.

The Licensee submits that it has temporarily suspended its  
operations as of November 1, 1984, for a period of at least six months, due  
to poor economic conditions and the weakening of the local and  
international flying training market.

The Committee has considered the application and is satisfied  
that the public convenience and necessity requires the suspension of Licence  
No. A.T.B. 374/48(C), until further order of the Committee.

Licence No. A.T.B. 374/48(C) is hereby suspended, pursuant to  
subsection 16(8) of the Aeronautics Act, R.S.C., 1970, c. A-3, as amended,  
until further order of the Committee.

This Decision shall form part of the Licence No. A.T.B.  
374/48(C) and shall remain affixed thereto.

(Signed)

M.D. Armstrong  
President

(Signed)

J.L. Bourret  
Commissioner





Le 8 janvier 1985

DÉCISION N° 8575

REQUÊTE présentée par Montreal Flying Club (ci-après le requérant) en vue de suspendre pour six mois le permis A.T.B. 374/48(C).

## DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-M171-1A

Dans une lettre du 9 novembre 1984, Montreal Flying Club a demandé au Comité des transports aériens la suspension de son permis de la façon énoncée dans l'intitulé.

Le permis A.T.B. 374/48(C) autorise le requérant à exploiter, à partir d'une base située à Montréal (Québec), un service aérien commercial de la classe 6 (aéro-club).

Le requérant fait savoir, qu'en raison de la conjoncture économique difficile et de l'affaiblissement du marché local et international pour l'entraînement au vol, il a suspendu temporairement ses activités, le 1<sup>er</sup> novembre 1984, et ce, pour une période d'au moins six mois.

Après étude de la requête, le Comité est convaincu que la commodité et les besoins du public exigent la suspension du permis A.T.B. 374/48(C), et ce, jusqu'à nouvelle ordonnance du Comité.

Est par la présente suspendu le permis A.T.B. 374/48(C), conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, et ce, jusqu'à nouvelle ordonnance du Comité.

La présente décision doit faire partie intégrante du permis A.T.B. 374/48(C) et y être annexée à demeure.

Le président

M.D. Armstrong

Le commissaire

J.L. Bourret





8 January 1985

DECISION NO. 8577

APPLICATION by Questor Surveys Limited for a further suspension of Licence No. A.T.C. 1308/62(C) in respect of the Group B authority, until March 31, 1985.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-Q28-1A

Questor Surveys Limited has applied to the Air Transport Committee for suspension of its licence as set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 1308/62(C), Questor Surveys Limited is authorized to operate a Class 7 Specialty - Aerial Photography and Survey - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air service from a base at Toronto, Ontario, using Groups B, C and D fixed wing aircraft.

By Order No. 1984-A-638 dated August 13, 1984 Licence No. A.T.C. 1308/62(C) in respect of the Group A authority was cancelled, and the Group B authority under the said licence was suspended for a period of six months, pursuant to subsection 16(8) of the Aeronautics Act and would be subject to cancellation proceedings if the Licensee failed to reinstate service by December 1, 1984.

By letter dated November 16, 1984, the Licensee submitted that it is presently negotiating the lease purchase of a Group B aircraft, and requests a further suspension until March 29, 1985.

The Committee has considered the application and is satisfied that the public convenience and necessity requires a further suspension of Licence No. A.T.C. 1308/62(C) in respect of the Group B authority, and that the licence in respect of such authority should be subject to cancellation proceedings if the Licensee fails to reinstate the service by March 31, 1985.

The application by Questor Surveys Limited for a further suspension of Licence No. A.T.C. 1308/62(C) in respect of the Group B authority is hereby approved.

Licence No. A.T.C. 1308/62(C) in respect of the Group B authority is hereby suspended, pursuant to subsection 16(8) of the Aeronautics Act, R.S.C., 1970, C. A-3, as amended, and will be subject of cancellation proceedings, if the Licensee fails to reinstate the service by March 31, 1985.



DECISION NO. 8577

This Decision shall form part of the Licence No. A.T.C.  
1308/62(C) and shall remain affixed thereto.

(Signed)

M. D. Armstrong,  
Chairman

(Signed)

J. L. Bourret,  
Commissioner



DÉCISION N° 8577

La présente décision doit faire partie intégrante du permis  
A.T.C. 1308/62(C) et y être annexée à demeure.

Le président,

M.D. Armstrong.

Le commissaire,

J.L. Bourret.



le 8 janvier 1985

DÉCISION N° 8577

REQUÊTE présentée par Qwestor Surveys Limited (ci-après la requérante) en vue de suspendre du nouveau l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B prévue au permis A.T.C. 1308/62(C), jusqu'au 31 mars 1985.

## DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-Q28-1A

Qwestor Surveys Limited a demandé au Comité des transports aériens la suspension de son permis de la façon énoncée dans l'intitulé.

Le permis A.T.C. 1308/62(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Toronto (Ontario), des services aériens commerciaux de la classe 7 (spécialisés: aérophotogrammétrie; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D.

Par ordonnance n° 1984-A-638 du 13 août 1984, l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe A prévue au permis A.T.C. 1308/62(C) était annulée et l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B prévue audit permis était suspendue pour six mois, conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique et serait assujettie à des modalités d'annulation si la titulaire ne rétablissait pas le service avant le 1<sup>er</sup> décembre 1984.

Dans une lettre du 16 novembre 1984, la titulaire faisait savoir qu'elle est en train de négocier un contrat location-acquisition pour un aéronef du groupe B et demande une autre suspension jusqu'au 29 mars 1985.

Après étude de la requête, le Comité est convaincu que la commodité et les besoins du public exigent une autre suspension de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B prévue au permis A.T.C. 1308/62(C), et que ladite autorisation soit par la suite assujettie à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas ledit service avant le 31 mars 1985.

Est par la présente agréée la requête déposée par Qwestor Surveys Limited en vue de suspendre de nouveau l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B prévue au permis A.T.C. 1308/62(C).

Est par la présente suspendue l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B prévue au permis A.T.C. 1308/62(C), conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, et ladite autorisation sera par la suite assujettie à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas ledit service avant le 31 mars 1985.





8 January 1985

DECISION NO. 8578

APPLICATION by Prairie Flying Service (1976) Ltd.  
for suspension of Licence No. A.T.C. 522/50(C) for a  
period of six months, in respect of the Class 7  
Specialty - Flying Training - service.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-P50-3A

Prairie Flying Service (1976) Ltd. has applied to the Air Transport  
Committee for suspension of its licence as set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 522/50(C), Prairie Flying Service (1976)  
Ltd. is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Flying  
Training - commercial air services from a base at Regina, Saskatchewan.

The Committee has considered the application and is satisfied  
that the public convenience and necessity requires the suspension of Licence  
No. A.T.C. 522/50(C), in respect of the Class 7 Specialty - Flying Training -  
service for six months from the date of this Decision, and that the licence  
should be subject to cancellation proceedings if the Licensee fails to  
reinstate the service by the end of that period.

The application by Prairie Flying Service (1976) Ltd. for  
suspension of Licence No. A.T.C. 522/50(C), in respect of the Class 7  
Specialty - Flying Training - service for a period of six months from the  
date of this Decision is hereby approved.

Licence No. A.T.C. 522/50(C), in respect of the Class 7 Specialty  
- Flying Training - service is hereby suspended, pursuant to subsection 16(8)  
of the Aeronautics Act, R.S.C., 1970, C. A-3, as amended, for six months  
from the date of this Decision and will be the subject of cancellation  
proceedings, if the Licensee fails to reinstate the service by the end of that  
period.

This Decision shall form part of Licence No. A.T.C. 522/50(C) and  
shall remain affixed thereto.

(Signed)

Robert J. Orange  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner



COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

le 8 janvier 1985

DÉCISION N° 8578

REQUÊTE présentée par Prairie Flying Service (1976) Ltd. (ci-après la requérante) en vue de suspendre pour six mois le service de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol) prévu au permis A.T.C. 522/50(C).

DÉCISION: AGRÉMENT DE LA REQUÊTE

Référence n° 2-P50-3A

Prairie Flying Service (1976) Ltd. a demandé au Comité des transports aériens la suspension de son permis de la façon énoncée dans l'intitulé.

Le permis A.T.C. 522/50(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Regina (Saskatchewan), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisé: entraînement au vol).

Après étude de la requête, le Comité est convaincu que la commodité et les besoins du public exigent la suspension du service de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol) prévu au permis A.T.C. 522/50(C) pour six mois à compter de la date de la présente décision et que ladite autorisation soit par la suite assujettie à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas ledit service avant la fin de ce délai.

Est par la présente agréée la requête déposée par Prairie Flying Service (1976) Ltd. en vue de suspendre pour six mois à compter de la date de la présente décision le service de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol) prévu au permis A.T.C. 522/50(C).

Est par la présente suspendu le service de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol), prévu au permis A.T.C. 522/50(C), conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, et ce, pour six mois à compter de la date de la présente décision, et ladite autorisation sera par la suite assujettie à des modalités d'annulation si la requérante ne rétablit pas le service avant la fin de ce délai.

La présente décision doit faire partie intégrante du permis A.T.C. 522/50(C) et y être annexée à demeure.

Le commissaire,

Robert J. Orange.

Le commissaire,

J.-L. Bourret.





11 January 1985

DECISION NO. 8579

APPLICATION by Peninsula Air Service Limited for transfer of commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 422/49(C) and A.T.C. 195/51(CF) to Peninsulair Limited.

File Nos. 2-P23-1A

Docket No. 7115

Under Licence No. A.T.C. 422/49(C), Peninsula Air Service Limited is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Flying Training - Aerial Control - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air services from a base at Hamilton (Ontario) using Groups A and B fixed wing aircraft; under Licence No. A.T.C. 195/51(CF) a Class 9-4 International Charter commercial air service from the same base and using the same aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Committee has received notice that Peninsula Air Service Limited proposes to transfer to Peninsulair Limited the commercial air services authorized under the aforesaid licences.

Notice of the proposed transfer of commercial air service was published, on September 15, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed to be interested. Pursuant to the Notice, no objections to the proposed transfer were filed with the Committee.

Pleadings were completed on October 15, 1984.

In consideration of the foregoing and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee, the Committee has determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 422/49(C) and A.T.C. 195/51(CF) from Peninsula Air Service Limited to Peninsulair Limited is not disallowed subject to the condition that Peninsulair Limited complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the services within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the services authorized under Licence Nos. A.T.C. 422/49(C) and A.T.C. 195/51(CF) shall remain in the name of and continue to be operated by Peninsula Air Service Limited until new documents of licence have issued to Peninsulair Limited.

.../2

DECISION NO. 8579

New documents of licence shall issue to Peninsulair Limited upon compliance with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

Paul Langlois  
Commissioner

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.  
Commissioner



DECISION NO. 8579

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire,

Paul Langlois

Le commissaire,

Anne-Marie Trahan, c.r.

REQUÊTE présentée par Peninsula Air Service Limited (ci-après la requérante) en autorisation de céder à Peninsula Limited les services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 195/51(CF) et A.T.C. 422/49(C).

Référence n° 2-P23-1A

N° 7115 au rôle

Par le permis A.T.C. 422/49(C), la requérante est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Hamilton (Ontario), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisés: entraînement au vol; surveillance aérienne; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B; et par le permis A.T.C. 195/51(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international).

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis que la requérante se propose de céder à Peninsula Limited les services aériens commerciaux prévus aux permis susmentionnés.

Avis du transfert proposé a été publié, le 15 septembre 1984, dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition à l'agrément de la requête.

La clôture des débats a eu lieu le 15 octobre 1984.

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, celui-ci est d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert des services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 195/51(CF) et A.T.C. 422/49(C) de Peninsula Air Service Limited à Peninsula Limited, à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter les services dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que les services prévus aux permis A.T.C. 195/51(CF) et A.T.C. 422/49(C) demeurent au nom de Peninsula Air Service Limited et continuent d'être exploités par elle jusqu'à ce que de nouveaux permis soient délivrés à Peninsula Limited.

De nouveaux permis seront délivrés à Peninsula Limited dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.





AIR TRANSPORT COMMITTEE

11 January 1985

DECISION NO. 8580

APPLICATION by McInerney Leasing Inc. doing business as Hoot-A-Jet for transfer of a commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 1353 to Sky Way Enterprises, Inc.

File No. 2-H363-1A

Under Licence No. A.T.C. 1353, McInerney Leasing Inc. doing business as Hoot-A-Jet is authorized to operate a Class 9-4 International Charter commercial air service to transport traffic between points in Canada and points in the United States.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Committee has received notice that McInerney Leasing Inc. doing business as Hoot-A-Jet proposes to transfer to Sky Way Enterprises, Inc., the commercial air service authorized under the aforesaid licence.

Pursuant to the Canada/U.S. Non-scheduled Air Service Agreement of May 8, 1974, the carrier's designation to provide services specified in Annex B to the Agreement has been amended by the United States authorities to read Sky Way Enterprises, Inc.

The Committee has considered the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee and determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 1353 from McInerney Leasing Inc. doing business as Hoot-A-Jet to Sky Way Enterprises, Inc. is not disallowed subject to the condition that Sky Way Enterprises, Inc. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

A new document of licence shall issue to Sky Way Enterprises, Inc. upon compliance with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

Robert J. Orange,  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret,  
Commissioner





Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire,

Robert J. Orange.

Le commissaire,

J.-L. Bourret.



Le 11 janvier 1985

DÉCISION N° 8580

REQUÊTE présentée par McInerney Leasing Inc.  
faisant affaires sous la raison sociale de Hoot-A-Jet  
(ci-après la requérante) en autorisation de céder à  
Sky Way Enterprises, Inc. le service aérien  
commercial prévu au permis A.T.C. 1353.

Référence n° 2-H363-1A

Le permis A.T.C. 1353 autorise la requérante à exploiter un  
service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international)  
assurant le transport entre des points au Canada et des points aux  
États-Unis.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs  
aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu  
avis que la requérante se propose de céder à Sky Way Enterprises, Inc. le  
service aérien commercial prévu au permis susmentionné.

Conformément à l'Accord sur les services aériens sans horaire  
fixe intervenu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des  
États-Unis du 8 mai 1974, la désignation du transporteur qui assure les  
services spécifiés audit accord a été modifiée par les autorités américaines  
et doit se lire Sky Way Enterprises, Inc.

Après étude de l'avis, des renseignements et des documents  
déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, celui-ci  
est d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la  
concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu  
au permis A.T.C. 1353 de McInerney Leasing Inc. faisant affaires sous la  
raison sociale de Hoot-A-Jet à Sky Way Enterprises, Inc., à la condition que  
celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à  
celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Un nouveau permis sera délivré à Sky Way Enterprises, Inc. dès  
qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment  
à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se  
conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par  
voie de décision.





11 January 1985

DECISION NO. 8581

APPLICATION by Helitac Limited for authority to operate a Class 9-4 International Charter commercial air service from a base at Kenora, Ontario, using Group A-RW rotating wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-H282-1A

By letter dated November 19, 1984, Helitac Limited has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 2479/75(H), Helitac Limited is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial Control - Aerial Construction - Aerial Application and Distribution - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Photography restricted to scenics - commercial air services from a base at Kenora, Ontario using Group A-RW rotating wing aircraft.

Applicants for licences to operate Class 9-4 International Charter commercial air service, who are licenced to operate Class 4 Charter services, are exempt by the Air Carrier Regulations from satisfying the Committee that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The information submitted on the application by Helitac Limited for authority to operate a Class 9-4 International Charter service satisfies the Committee that the applicant will have the finances, aircraft and facilities to provide the said service.

The application by Helitac Limited for authority to operate a Class 9-4 International Charter commercial air service from a base at Kenora, Ontario, using Group A-RW rotating wing aircraft is hereby approved, and licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operation to the use of Group A-RW rotating wing aircraft.

DECISION NO. 8581

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

M.D. Armstrong  
President

(Signed)

J.L. Bourret  
Commissioner



Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voile tournaute du groupe A-RW.

Avant d'entreprendre un vol international en vertu du présent permis, la titulaire devra obtenir l'autorisation requise des autorités étrangères concernées.

Le président,

M.D. Armstrong.

Le commissaire,

J.L. Bourret.



Le 11 janvier 1985

DÉCISION N° 8581

REQUÊTE présentée par Helitac Limited (ci-après la requérante) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Kenora (Ontario), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

## DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-H282-1A

Dans une lettre du 19 novembre 1984, Helitac Limited a déposé auprès du Comité des transports aériens une requête en autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé.

Le permis A.T.C. 2479/75(H) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Kenora (Ontario), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisés: surveillance aérienne; construction au moyen d'aéronefs; épandage et dispersion de produits; inspection, reconnaissance et publicité aériennes; photographie aérienne non technique) au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Le Règlement sur les transporteurs aériens dispense ceux qui sont autorisés à exploiter un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement) et qui demandent l'autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), de prouver au Comité que le service aérien commercial proposé est requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Les renseignements déposés par la requérante à l'appui de sa requête convainquent le Comité que celle-ci disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation dudit service.

Est par la présente agréée la requête déposée par Helitac Limited en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Kenora (Ontario), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW. Un permis sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:



15 January 1985

DECISION NO. 8582

Document  
Publication

APPLICATION BY Corporate Flight Management, Inc.  
of Cleveland, Ohio, U.S.A., for authority to operate  
a Class 9-4 International Charter commercial air  
service to transport traffic between points in Canada  
and points in the United States of America.

DECISION: APPLICATION APPROVED

File No. 2-C716-1

Corporate Flight Management, Inc. has applied to the Air Transport  
Committee for the authority set out in the Title hereto.

The applicant has been designated by the Government of the  
United States of America pursuant to Article III of the Nonscheduled Air Service  
Agreement between the Government of Canada and the Government of the  
United States of America signed at Ottawa, Canada, on May 8, 1974, as a carrier  
authorized to provide services prescribed in Annex B to the said Agreement.

The requirements of the Committee having been met and the  
pertinent terms and conditions of the Nonscheduled Air Service Agreement  
between the Government of Canada and the Government of the United States  
of America having been complied with, the Committee, in accordance with  
the provisions of the Aeronautics Act, will issue a document of licence  
authorizing the applicant to operate a Class 9-4 International Charter  
commercial air service to transport traffic between points in Canada and points  
in the United States of America. The said licence will issue upon compliance  
by the applicant with the filing, financial and other requirements of the  
Committee as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall contain  
the following conditions:

1. The Licensee shall comply with the laws of Canada  
pertaining to aeronautics, including the National  
Transportation Act, the Aeronautics Act and all  
directions, orders, rules and regulations made  
thereunder.
2. This licence shall be subject to all applicable  
provisions of any international agreement or  
convention relating to civil aviation to which both  
Canada and the United States are parties, now  
in effect or that may become effective during  
the period the licence remains in effect.

.../2

Canada



3. Unless suspended or cancelled, this licence shall remain in effect so long as;
  - (a) The Nonscheduled Air Service Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America signed at Ottawa, Canada on May 8, 1974, remains in force;
  - (b) The commercial air services authorized herein continue to be prescribed services which may be operated by a carrier or carriers designated by the Government of the United States of America pursuant to the aforesaid Nonscheduled Air Service Agreement; and
  - (c) The Licensee continues as a carrier designated by the Government of the United States of America for the operation of any of the aforesaid commercial air services.
4. The Licensee is authorized to use aircraft of 35,000 pounds or less maximum authorized take-off weight on wheels.
5. The Licensee is authorized,
  - (a) for traffic enplaned in the territory of Canada, to transport traffic on a time, mileage or trip basis, providing the entire plane load capacity of the aircraft has been engaged and that the charters be one of the following types:
    - (i) Single Entity Passenger;
    - (ii) Single Entity Property;
    - (iii) Pro Rata Common Purpose;
    - (iv) Inclusive Tour;
    - (v) Advance Booking Charter;
  - (b) for traffic enplaned in the territory of the United States of America, to transport traffic on a time, mileage or trip basis, providing the entire plane load capacity of the aircraft has been engaged by a person for his own use or by a person for the transportation of a group of persons and/or their property, as agent or representative of such group.
6. The Licensee is authorized, in respect of traffic originating in Canada, to enplanement of such traffic in the Provinces of Ontario and Quebec.

7. The Licensee shall, when using aircraft exceeding 18,000 pounds but not exceeding 35,000 pounds maximum authorized take-off weight on wheels,
  - (a) in respect of enplanement of traffic originating at any point in the territory of Canada, obtain prior approval from the Air Transport Committee for each flight and await receipt of such approval prior to operation of any such flight. Copy of the approval of the Air Transport Committee shall be carried on board the aircraft or shall be in the hands of the carrier's representative at the point of enplanement and shall be presented to the Canadian Customs authorities at that point prior to loading of the aircraft for departure;
  - (b) in respect of enplanement of traffic originating at any point in the territory of the United States of America, transmit to the Air Transport Committee a notification at least 48 hours in advance of the flight, which notification shall specify the type of charter, routing, date or dates of operation, aircraft type and number of seats or volume of space contracted for, except that in cases where contracting takes place less than 48 hours in advance of flight, notification shall be made as soon as possible before the flight, if necessary by telegram or telephone, with confirmation of telephone notification to be made in written form.
8. No traffic may be taken on board at one point in Canada that is destined for another point in Canada. However, the Licensee may provide a stopover at any point in Canada for passengers, carried on aircraft with a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 18,000 pounds but not in excess of 35,000 pounds which originated and has been enplaned in the territory of the United States of America (and subsequently will be returned to that territory) and which is moving under a contract providing for charter transportation on the same carrier to or from a point or points in the territory of the United States, if the same aircraft stays with the traffic throughout its journey.

9. Notwithstanding Condition 8 herein, the Licensee must on each flight when transporting passengers coming into that part of Canada comprising the area of Northern Ontario west of a line drawn due north from Blind River, Ontario (46° 11' North Latitude, 82° 58' West Longitude) and extending to the border between Ontario and Manitoba, for the purpose of fishing or hunting, deplane passengers at either a resort, camp or outpost operated by a person duly licensed for such purpose by the Government of the Province of Ontario, or at the licensed base of a Canadian Customs port of entry; and is required on each flight out of the said area of Northern Ontario to make a stop at a Canadian Customs port of entry or at the licensed base of a Canadian Charter air carrier where officers of the Ontario Ministry of Natural Resources may be available to make such inspection as they consider desirable.
10. A copy of this licence must be carried on board every aircraft.
11. Operations under this licence are subject to the carrier making satisfactory arrangement with the Canadian Customs and airport authorities for suitable arrival and departure times and facilities.

(Signed)

Paul Langlois  
Chairman ATC

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.  
Commissioner



6. Le titulaire est autorisé, pour les vols assurés depuis le Canada, à effectuer des embarquements à partir des provinces Ontario et Québec.

7. Le titulaire doit se conformer aux dispositions suivantes quand il utilise des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage sur roues doit être compris entre 18 000 et 35 000 livres;

- (a) pour les vols dont le départ est assuré depuis un point quelconque du territoire canadien, le transporteur doit obtenir l'autorisation préalable du Comité des transports aériens à l'égard de chaque vol et avoir reçu ladite autorisation avant l'exploitation dudit vol. Une copie du document d'autorisation du Comité des transports aériens doit être à bord de l'appareil ou entre les mains du représentant du transporteur au point de départ et sera présentée aux autorités douanières canadiennes avant l'embarquement à bord de l'aéronef au départ;
- (b) pour les vols dont le départ est assuré depuis un point quelconque du territoire américain, le transporteur doit notifier le Comité des transports aériens, au moins 48 heures avant le vol, en lui précisant le type d'affrètement, l'itinéraire suivi, la ou les dates d'exploitation, le type d'aéronef et le nombre de places ou l'espace loué; dans les cas où la location se fait en déca de 48 heures avant le vol, il doit notifier le Comité aussitôt que possible avant ledit vol, par télégramme ou téléphone s'il y a lieu, en confirmant cette notification téléphonique par écrit.

8. Il est interdit au titulaire d'embarquer à un point du Canada des personnes ou des marchandises destinées à un autre point du Canada. Néanmoins, le titulaire pourra faire descendre à un point quelconque du Canada des passagers transportés à bord d'aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage sur roues est supérieur à 18 000 livres sans dépasser 35 000 livres, qui ont été embarqués en territoire américain (et qui y retourneront par la suite) et qui sont transportés au titre d'un contrat prévoyant le transport par affrètement par le même transporteur à destination ou au départ d'un ou de plusieurs points des États-Unis, à condition que le même aéronef desserve le trafic pour l'entière durée du trajet.

9. Nonobstant la condition 8 ci-dessus, le titulaire doit, pour chaque vol assurant le transport de passagers dans cette partie du Canada comprenant la région du nord de l'Ontario située à l'ouest d'une ligne tirée franc nord de Blind River, en Ontario (46° 11' de latitude nord, 82° 58' de longitude ouest), et s'étendant jusqu'à la frontière Ontario-Manitoba, pour la pêche ou la chasse, déposer les passagers à un chalet, un camp ou un poste éloigné exploité par une personne reconnue à cette fin par le gouvernement de l'Ontario ou à une base figurant au permis d'un transporteur-fréteur canadien ou encore à un aéroport douanier du Canada; sur chaque vol au départ de cette partie nord de l'Ontario, le transporteur doit faire escale à un aéroport douanier du Canada ou à la base figurant au permis d'un transporteur-fréteur canadien où les agents du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario pourront procéder aux inspections qui s'avèreront nécessaires.

10. Une copie du permis doit être à bord de chaque aéronef.

11. Les opérations autorisées en vertu du présent permis sont assujetties à la condition que le transporteur fasse des arrangements satisfaisants avec les autorités douanières et aéroportuaires canadiennes sur les heures et les modalités d'arrivée et de départ.

Le président CTA

Paul Langlois

Le commissaire

Anne-Marie-Trahan, c.r.

3. Saut suspension ou annulation, le permis sera valide aussi longtemps que:

(a) l'Accord sur les services aériens non réguliers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique, signé à Ottawa (Canada) le 8 mai 1974, sera en vigueur;

(b) les services aériens commerciaux y figurant continuent d'être des services prescrits pouvant être exploités par un ou plusieurs transporteurs désignés par le gouvernement des États-Unis d'Amérique au titre de l'Accord sur les services aériens non réguliers susdits;

(c) le titulaire continue d'être un transporteur désigné par le gouvernement des États-Unis d'Amérique pour exploiter les services aériens commerciaux susdits.

4. Le titulaire est autorisé à utiliser des aéronefs dont le poids maximal au décollage, sur roues, est de 35 000 livres ou moins.

5. Le titulaire est autorisé:

(a) pour les vols ayant leur point de départ au Canada, à transporter du trafic dont le prix est calculé en fonction de la durée, de la distance ou du déplacement à condition que la capacité entière de l'aéronef ait été louée et que l'affrètement soit d'un des types suivants:

- (i) affrètement sans participation de passagers;
- (ii) affrètement sans participation de marchandises;
- (iii) affrètement avec participation à but commun;
- (iv) affrètement pour voyage tout compris;
- (v) affrètement avec réservation anticipée;

(b) pour les vols ayant leur point de départ aux États-Unis d'Amérique, à transporter du trafic dont le prix est calculé en fonction de la durée, de la distance ou du déplacement, à condition que la capacité entière de l'aéronef ait été louée par une personne, pour son propre usage, ou par une personne, pour le transport d'un groupe de personnes et/ou de leurs biens, à titre d'agent ou de représentant de ce groupe.



REQUÊTE DE Corporate Flight Management, Inc.  
de Cleveland, Ohio aux États-Unis, en autorisation  
d'exploiter un service aérien commercial inter-  
national d'affrètement (classe 9-4) assurant le  
transport entre des points situés au Canada et  
aux États-Unis.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Dossier n° 2-C716-1

Corporate Flight Management, Inc. a demandé au Comité des  
transports aériens l'autorisation énoncée en titre.

En vertu de l'article III de l'Accord sur les services aériens  
non réguliers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-  
Unis d'Amérique, signé à Ottawa (Canada), le 8 mai 1974, le requérant a  
été désigné comme transporteur autorisé à assurer les services énoncés  
à l'annexe B dudit accord.

Vu la conformité aux exigences du Comité ainsi qu'aux conditions  
et modalités applicables de l'Accord sur les services aériens non réguliers  
entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis  
d'Amérique, le Comité, en application des dispositions de la Loi sur  
l'aéronautique, délivrera un permis autorisant le requérant à exploiter un  
service aérien commercial international d'affrètement (classe 9-4) en vue  
d'assurer le transport entre des points situés au Canada et aux États-Unis  
d'Amérique. Ledit permis sera délivré dès que le requérant se sera conformé,  
notamment, aux exigences applicables de financement et de dépôt de  
documents posées par le Comité.

Le permis qui sera délivré en application de la présente décision  
portera les conditions suivantes:

1. Le titulaire doit observer les lois du Canada  
ayant trait à l'aéronautique, notamment la Loi sur  
l'aéronautique ainsi que toutes les directives,  
ordonnances, règles et règlements s'y rapportant.
2. Le permis sera assujéti à toutes les dispositions  
applicables d'une convention internationale ou  
d'un accord quelconque ayant trait à l'aviation  
civile et auquel le Canada et les États-Unis sont  
parties, que ce document soit en vigueur  
actuellement ou qu'il le devienne durant la période  
de validité du permis.



11 January 1985

DECISION NO. 8583

APPLICATION by Steinwand's Transport Ltd.  
carrying on business under the firm name and style of  
Air Dogrib for authority to amend Licence No.  
A.T.C. 3218/81(NS) by adding the points Yellowknife  
and Fort Franklin, N.W.T. and by adding authority to  
operate Group C aircraft.

DECISION: APPLICATION DENIED.

File No. 2-A686-2A  
Docket No. 7031

Steinwand's Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Air Dogrib (hereinafter Air Dogrib) has applied to the Air Transport Committee for amendment of its licence as set out in the Title hereto. The application was received on July 13, 1984 and was complete ready for processing on July 17, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3218/81(NS), Air Dogrib is authorized to operate a Class 3 Specific Point commercial air service to transport persons, goods and mail, serving the points Fort Rae, Lac La Martre, Rae Lakes and Snare Lake, N.W.T. using fixed wing aircraft in Groups A and B.

Notice of the application was published on August 3, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Raecom Air Ltd. (hereinafter Raecom Air), Edzo Air Ltd. (hereinafter Edzo Air), Nahanni Air Services Ltd. (hereinafter Nahanni) and Ptarmigan Airways Ltd. (hereinafter Ptarmigan Airways). On October 3, 1984, Nahanni had applied for an extension of time to file an intervention, and the Committee granted the intervenor until October 11, 1984 to do so. The applicant replied to all interventions except the one from Ptarmigan Airways.

Mr. Dave Nickerson, M.P. for Western Arctic, submitted a letter of support stating that, while he did not prefer one carrier over another, he supported the service as it would be in the public interest. The Fort Franklin Dene Band Council submitted a letter stating that it did not object to the proposed service on condition that Air Dogrib and the Fort Franklin Band Council are able to formulate an agreement whereby a joint venture could be established and both parties would then be co-operators of the proposed service between Fort Franklin and Yellowknife.

Pleadings were completed on November 2, 1984.

Air Dogrib states that there is a fundamental link between Yellowknife and Fort Franklin in that Yellowknife is the territorial capital and most of the provisioning of the Hudson Bay Company and Canadian Arctic Co-op Federation stores in Fort Franklin originates from Yellowknife; and that there is a native community of interest between Fort Franklin, Rae-Edzo, Lac La Martre and Rae Lakes. The applicant proposes to operate a Beech 18 aircraft in Group C and expects to generate 500 Group C unit toll revenue hours during the first year of operation and 70

additional unit toll hours with its Groups A and B aircraft during the same period.

In its intervention, Raecom Air states:

- the applicant has not provided substantiated evidence of traffic demand between the proposed points and no formal traffic or market surveys have been conducted;
- several charter carriers derive considerable casual charter between the points in question and an additional Group C licensee would have a detrimental effect on these carriers; and
- if a market exists, the market would be satisfied by existing carriers and there is no justification to allow another carrier to dilute the Yellowknife market.

In its reply, Air Dogrib states:

- it approached numerous users of air transport services, however, users were very reluctant to openly support the application for fear of discrimination by Yellowknife charter operators and, as a result, it was unable to provide strong evidence of a need for the proposed service;
- it acknowledges that the proposed service will be diversionary but also believes that the service will stimulate new traffic; some clients will be able to use the proposed service for shipping goods in less than plane load lots; and
- Raecom Air has provided evidence of a requirement for the service which Air Dogrib was unable to provide by stating that several carriers derive casual charters between Yellowknife and Fort Franklin.

In its intervention, Edzo Air submits the following:

- there is no need for an additional carrier to serve Yellowknife and Fort Franklin; the application is an attempt to increase the sale price of Air Dogrib and a means to enter the Yellowknife market; the inhabitants of the points which Air Dogrib is licensed to serve are not satisfied with the present service;
- it investigated the possibility of using Group C aircraft but found the service would not be viable; as well, the water conditions at Fort Rae would leave no margin of safety for the use of a Group C aircraft on floats; and
- Air Dogrib has no facilities for handling passengers at either Yellowknife or Fort Franklin; and there are no letters of support for the application which leads to the assumption that the residents' needs are well satisfied.



DECISION NO. 8583

In its reply, Air Dogrib states that:

- it rejects the allegation that the application is an attempt to increase the sale price of the company; the application is definitely an attempt to penetrate the Yellowknife market as there has always been a substantial community of interest between Yellowknife and Fort Franklin and evidence of this was provided through the intervention of a charter operator at Yellowknife; the application is to upgrade the air service between the points;
- it is able to operate the proposed service in the manner outlined in the application; the Beech 18 will have to overfly Rae-Edzo until the airport is built but the site has been cleared and the runway will be operational in a year or two; and
- it has been unable to obtain open support for the application; however, the charter market between Fort Franklin and Yellowknife is mature and is able to support a unit toll service; and the current transportation needs are not being met.

Nahanni states, in its intervention, that:

- the onus is on the applicant to demonstrate that there is a real demand for the service that the existing carriers cannot meet; and that the proposed service is viable;
- Nahanni provides charter service in Group D and its unit toll service between Norman Wells and Fort Franklin connects with PWA's service between Norman Wells and Yellowknife;
- Air Dogrib neglected to mention many carriers which are capable of serving the market - Page Flight Services, Ursus Aviation, Edzo Air, Turn Air, Raecom Air, NWT Air, Koenen's Air, La Ronge Aviation and Latham Island Airways; Air Dogrib has not provided any evidence that these carriers are not capable of providing service;
- the Fort Franklin Hudson's Bay store re-supply is via truck from Edmonton to Fort Simpson, then by air charter to Fort Franklin and not from Yellowknife; the Arctic Co-operative Federation has not made any firm commitment on re-supply for its store at Fort Franklin since the store has not yet been rebuilt and negotiations are still open for the re-supply;
- the population of the communities in question cannot support the proposed service (Fort Franklin - 540, Lac La Martre - 270, Rae Lakes - 200, Rae - Edzo - 1,380); native travel between these communities is minimal;
- Rae-Edzo and Lac La Martre are governed by the Yellowknife Region and Fort Franklin is governed by the Inuvik Region so

DECISION NO. 8583

there is no need for government travel between Fort Franklin and Yellowknife;

- Rae-Edzo (Fort Rae) does not have an airstrip, so Air Dogrib will be unable to use a Beech 18 aircraft; and
- Air Dogrib has seriously under-estimated costs to the extent that the proposed service will not be viable.

Air Dogrib, in its reply, submits:

- there must be a demonstrated need for the proposed service and the Committee has an excellent picture of the extent of charter service between Yellowknife and Fort Franklin from reported charter statistics;
- it was unable to obtain open support for the application since residents feared that existing charter carriers would be upset; only one Yellowknife charter operator intervened, therefore, most Yellowknife charter carriers are unconcerned about the proposed Class 3 service;
- Nahanni intervened because it felt its charter service from Fort Simpson would suffer traffic diversion to the new unit toll service; however, the proposed service will be more convenient for merchants of Fort Franklin than Nahanni's operation; the opposition to upgrading the service between Yellowknife and Fort Franklin is self-serving; the Committee has a policy of encouraging unit toll service;
- the Arctic Co-operative Federation will continue to re-supply out of Yellowknife; Nahanni's Group D aircraft is often too large for weekly re-supply;
- there is a large community of ethnic, government and business travellers that must travel between Fort Franklin and Yellowknife since Yellowknife is the territorial capital; the present choice of charter service or unit toll service via Norman Wells is not attractive; the size of the various communities does not indicate the degree of interest between these communities;
- Nahanni has operated unit toll services from Fort Franklin without providing passenger facilities which means that such facilities are not necessarily required<sup>1</sup>; and
- its operating cost estimates are accurate and are based on 15 years' experience.

---

<sup>1</sup> This comment appears to be a response to the Edzo Air comment that Air Dogrib has no facilities at either Yellowknife or Fort Franklin.

DECISION NO. 8583

In its intervention, Ptarmigan Airways states:

- it presently operates a Class 3 service between Yellowknife, Lac La Martre and Rae Lakes; it was unable to serve Rae-Edzo (Fort Rae) with Group C aircraft due to the lack of a landing strip and shallow water conditions, therefore, it supported Air Dogrib's original unit toll application;
- it provides good unit toll service and given the number of persons, and the volume of goods and mail, there is no need for a second carrier; and
- once the airstrip at Rae-Edzo is complete, Ptarmigan Airways will re-apply to serve Rae-Edzo (Fort Rae).

Air Dogrib did not reply to Ptarmigan Airways' intervention.

BY THE COMMITTEE

The Committee has considered the application, the material in support thereof and the interventions and replies referred to.

The Committee notes that the applicant has indicated that it expects to carry a large volume of cargo between Yellowknife and Fort Franklin; however, only five tons of cargo between these points are shown in the forecasts while an estimate of 50 tons of cargo is shown between Rae-Edzo and Fort Franklin. In addition, no letters were submitted from stores in Fort Franklin or suppliers in Yellowknife to substantiate Air Dogrib's forecast which would indicate to the Committee that existing methods of moving cargo to Fort Franklin are adequate and there is no need for the proposed unit toll service. The Committee further notes that the applicant expects to carry 200 passengers per year between each of Rae-Edzo/Yellowknife, Rae-Edzo/Fort Franklin and Yellowknife/Fort Franklin which does not correspond with the applicant's statements that there is a great demand for travel between Yellowknife and Fort Franklin.

The unit toll passenger statistics on file with the Committee for the area proposed to be served indicate that the level of unit toll traffic is very low. As well, there is little evidence of unit toll passenger traffic between Yellowknife and Fort Franklin. Service connecting the points Lac La Martre and Rae Lakes to Yellowknife is currently operated by Ptarmigan Airways. The low volume of traffic carried by Ptarmigan Airways indicates that there is no need for competition on this route and Air Dogrib would, in the Committee's opinion, obtain traffic through diversion which would be harmful to Ptarmigan Airways.

In light of the foregoing, the Committee concludes that the applicant has failed to provide evidence of a demand for the proposed unit toll service which leads to the further conclusion that there is no requirement for the addition of Group C aircraft to the applicant's licence.



DECISION NO. 8583

Accordingly, the Committee is of the opinion that the public convenience and necessity does not require the granting of the application.

The application by Steinwand's Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Air Dogrib for authority to amend Licence No. A.T.C. 3218/81(NS) by adding the points Yellowknife and Fort Franklin, N.W.T. and by adding authority to operate Group C aircraft is hereby denied.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.,  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner



Le Comité note que la requérante prévoit de transporter un volume important de marchandises entre Yellowknife et Fort Franklin, mais seulement cinq tonnes de marchandises entre ces points figurent dans les prévisions pour ce service, alors qu'environ 50 tonnes de marchandises figurent dans les prévisions pour le service entre Rae Edzo et Fort Franklin. En outre, aucune lettre n'a été présentée par les magasins de Fort Franklin ou les approvisionneurs de Yellowknife à l'appui des prévisions de la requérante. Le Comité en conclut que les modes actuels de transport des marchandises à destination de Fort Franklin sont suffisants, et que le service à taux unitaires proposé n'est pas nécessaire. Le Comité note de plus que la requérante prévoit de transporter 200 passagers par année sur chacun des tronçons suivants: Rae-Edzo/Yellowknife, Rae-Edzo/Fort Franklin et Yellowknife/Fort Franklin, ce qui ne correspond pas à la déclaration de la requérante selon laquelle il existe une demande importante pour le transport de passagers entre Yellowknife et Fort Franklin.

Les statistiques sur le nombre de passagers pour le service à taux unitaires qui figurent au dossier du Comité pour la région proposée indiquent un faible niveau de trafic pour le service à taux unitaires est très bas. De même, il y a très peu de preuves à l'appui du nombre de voyageurs qui utiliseraient un service à taux unitaires entre Yellowknife et Fort Franklin. Le service qui relie les points Lac La Martre et Rae Lakes à Yellowknife est actuellement exploité par Ptarmigan Airways. Le peu de trafic transporté par Ptarmigan Airways indique que la concurrence n'est pas nécessaire sur cette route et que la requérante, selon le Comité, réacheminerait le trafic de Ptarmigan Airways, ce qui nuirait à celle-ci.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité en conclut que la requérante n'a pas prouvé qu'il existe une demande pour le service à taux unitaires proposé et donc qu'il n'existe pas de besoin justifiant l'ajout d'aéronefs du groupe C au permis de la requérante.

En conséquence, le Comité est d'avis que la commodité et les besoins du public n'exigent pas l'agrement de la requête.

Est par la présente rejetée la requête déposée par Steinwand's Transport Ltd., qui exerce son activité sous le nom commercial de Air Dogrib en vue de modifier le permis A.T.C. 3218/81(NS), en ajoutant la desserte de Yellowknife et Fort Franklin (T.N.-O.), et l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C.

Le commissaire

(signature)

Anne-Marie Trahan, c.r.

Le commissaire

(signature)

J.-L. Bourret



DÉCISION N° 8583

- à taux unitaires via Norman Wells n'est pas intéressant; l'importance des diverses collectivités n'indique pas le degré d'intérêt entre les deux collectivités;

- Nahanni exploite des services à taux unitaires à partir de Fort Franklin sans fournir aux passagers d'installations au sol, ce qui signifie que ces installations ne sont pas toujours nécessaires; et

- ses prévisions quant aux coûts d'exploitation sont exactes et fondées sur 15 ans d'expérience.

Dans son intervention, Ptarmigan Airways affirme ce qui suit:

- elle assure actuellement un service de la classe 3 entre Yellowknife, Lac La Martre et Rae Lakes; elle n'a pu desservir Rae-Eldzo (Fort Rae) au moyen d'aéronefs du groupe C en raison de l'absence d'une piste d'atterrissage et du peu de profondeur de l'eau; par conséquent, elle a d'abord appuyé la requête originale de la requérante pour la prestation d'un service à taux unitaires;

- elle assure un bon service à taux unitaires et, compte tenu du nombre de passagers et du volume de marchandises et de courrier transportés, un deuxième transporteur n'est pas nécessaire, et

- une fois la piste d'atterrissage terminée à Rae-Eldzo, Ptarmigan Airways demandera de nouveau l'autorisation de desservir Rae-Eldzo (Fort Rae).

Airways. La requérante n'a pas répliqué à l'intervention de Ptarmigan

## DÉCISION DU COMITÉ

Le Comité a étudié la requête, les documents présentés à l'appui et les interventions et répliques précitées.

I Ce commentaire semble être une réponse au commentaire d'Edzo Air selon laquelle la requérante ne dispose d'installations à Yellowknife ou à Fort Franklin.

- Rae-Edzo (Fort Rae) ne dispose pas d'une piste d'atterrissage de sorte que la requérante ne pourrait pas utiliser son Beech 18, et
- la requérante a gravement sous-estimé les coûts, au point que le service proposé ne sera pas rentable.
- Dans sa réplique, la requérante affirme ce qui suit:
- il doit y avoir un besoin prouvé pour le service proposé, et le Comité peut très bien constater l'ampleur des services d'affrètement entre Yellowknife et Fort Franklin à partir des statistiques disponibles sur les services d'affrètement;
- elle n'a pu obtenir d'appui ouvert pour sa requête puisque les habitants des collectivités visées craignent que les exploitants actuels des services d'affrètement n'exercent de discrimination à leur égard; un seul affrèteur de Yellowknife est intervenu et, par conséquent, la plupart des affrèteurs de Yellowknife ne craignent pas le service proposé de la classe 3;
- Nahanni est intervenue parce qu'elle croit que son service d'affrètement assuré à partir de Fort Simpson souffrirait du réacheminement du trafic au profit du nouveau service à taux unitaires; cependant, le service proposé serait plus commode pour les marchands de Fort Franklin que le service assuré par Nahanni; l'opposition à l'amélioration du service entre Yellowknife et Fort Franklin n'est pas dans l'intérêt du public; le Comité a pour politique d'encourager la prestation de service à taux unitaires;
- l'Arctic Co-operative Federation continuera de se réapprovisionner à partir de Yellowknife; l'aéronef du groupe D de Nahanni est souvent trop gros pour le réapprovisionnement hebdomadaire;
- il existe une importante collectivité d'autochtones, de représentants gouvernementaux et de gens d'affaires qui doivent voyager entre Fort Franklin et Yellowknife, la capitale du Territoire; le choix actuel entre un service d'affrètement ou un service

Franklin et Yellowknife est bien développée, et un service à taux unitaires serait rentable; les besoins actuels en transport ne sont pas satisfaits.

Dans son intervention, Nahanni signale ce qui suit:

- la requérante est responsable de prouver qu'il existe pour le service un besoin réel auquel les transporteurs aériens en place ne peuvent pas répondre, et que le service proposé sera rentable;

- l'intervenante assure des services d'affrètement au moyen d'aéronefs du groupe D, et son service à taux unitaires entre Norman Wells et Fort Franklin comprend une correspondance avec les services de PWA entre Norman Wells et Yellowknife;

- la requérante a oublié de mentionner que nombre de transporteurs peuvent desservir le marché: Page Flight Services, Ursus Aviation, Edzo Air, Turn Air, Raecom Air, NWT Air, Koenen's Air, La Ronge Aviation et Latham Island Airways; la requérante n'a pas prouvé que ces transporteurs ne peuvent pas assurer le service;

- l'approvisionnement du magasin de la Baie d'Hudson à Fort Franklin se fait au moyen d'un service assuré par camion entre Edmonton et Fort Simpson puis par aéronef affrété jusqu'à Fort Franklin, et non à partir de Yellowknife; l'Arctic Co-operative Fédération ne s'est pas fermement engagée à se réapprovisionner à Fort Franklin puisque le magasin n'a pas été reconstruit, et que les négociations pour le réapprovisionnement sont toujours en cours;

- le nombre d'habitants dans les collectivités en question ne justifie pas le service proposé (Fort Franklin - 540, Lac La Martre - 270, Rae Lakes - 200 Rae-Edzo - 1 380); les autochtones voyagent très peu entre ces collectivités;

- Rae-Edzo et Lac La Martre relèvent de l'administration de la région de Yellowknife et Fort Franklin de celle de la région d'Inuvik, de sorte qu'aucun représentant d'organisme gouvernemental n'a besoin de voyager entre Fort Franklin et Yellowknife;



- Raecom Air a prouvé que le service est en demande quand il a déclaré que plusieurs transporteurs effectuent des affrètements à l'occasion entre Yellowknife et Fort Franklin.

Dans son intervention, Edzo Air souligne ce qui suit:

- un transporteur supplémentaire n'est pas nécessaire pour desservir Yellowknife et Fort Franklin; la requête vise à augmenter le prix de vente de la requérante et constitue un moyen de pénétrer le marché de Yellowknife; les habitants des points que la requérante est autorisée à desservir ne sont pas satisfaits du service actuel;

- après étude de la possibilité d'utiliser un aéronef du groupe C, elle a constaté que le service serait non rentable; de même, les conditions de l'eau et de la glace à Fort Rae ne laissent pas de marge de sécurité suffisante pour permettre l'utilisation d'aéronefs du groupe C sur flottes, et

- la requérante ne dispose pas d'installations pour les passagers à Yellowknife ou à Fort Franklin, et il n'existe aucune lettre d'appui à la requête qui permettrait de supposer que les besoins des habitants sont satisfaits.

Dans sa réplique, la requérante invoque ce qui suit:

- elle rejette la déclaration selon laquelle la requête vise à augmenter le prix de vente de la compagnie; elle a plutôt pour objet de pénétrer le marché de Yellowknife puisqu'il y a toujours une communauté d'intérêts importante entre Yellowknife et Fort Franklin, et que cela a été prouvé par l'intervention d'un affrèteur de Yellowknife; la requête vise à améliorer le service aérien entre les points visés;

- elle peut exploiter le service proposé de la façon énoncée dans la requête; le Beech 18 survolerait Rae-Edzo jusqu'à ce que l'aéroport soit construit; l'emplacement a déjà été défriché, et la piste pourra être utilisée dans un an ou deux, et

- elle n'a pas pu obtenir d'appui ouvert à sa requête; cependant, le marché d'affrètement entre Fort

Territoire, que la plupart des magasins de la Compagnie de la Baie d'Hudson et de la Canadian Arctic Co-op Federation s'approvisionnent à Yellowknife, et qu'il existe une communauté d'intérêts entre les autochtones de Fort Franklin, Rae-Edzo, Lac La Martre et Rae Lakes. La requérante se propose d'utiliser un Beech 18 du groupe C et prévoit d'effectuer au cours de la première année d'exploitation 500 heures de vol payantes au moyen d'aéronefs du groupe C pour le service à taux unitaires, ainsi que 70 heures supplémentaires pour un service à taux unitaires assuré au moyen d'aéronefs des groupes A et B.

Dans son intervention, Raecom Air avance ce qui suit:

- la requérante n'a pas suffisamment prouvé qu'il existe une demande entre les points en question, et aucune étude officielle du marché ou du trafic n'a été effectuée;

- plusieurs transporteurs qui assurent des vols d'affrètement desservent une clientèle importante entre les points en question, et la présence d'un exploitant supplémentaire d'aéronefs du groupe C nuirait à ces transporteurs, et

- s'il existe un marché, les transporteurs en place peuvent le desservir, et rien ne justifie la présence d'un autre transporteur, qui fragmenterait davantage le marché de Yellowknife.

La requérante réplique ce qui suit:

- elle a approché de nombreux usagers des services de transport aérien, mais ces personnes hésitent à appuyer ouvertement la requête de peur que les exploitants des services d'affrètement de Yellowknife n'exercent par la suite une discrimination quelconque, et la requérante n'a donc pas pu fournir une preuve importante à l'appui du service proposé;

- elle reconnaît que le service proposé réacheminerait une partie du trafic des transporteurs en place, mais elle croit également que le service stimulerait du nouveau trafic; certains clients pourraient utiliser le service proposé pour expédier de petites quantités de marchandises et



Le 11 janvier 1985

DÉCISION N° 8583

REQUÊTE présentée par Steinwands Transport Ltd., qui exerce son activité sous le nom commercial de Air Dogrib (ci-après la requérante) en vue de modifier le permis A.T.C. 3218/81(NS), en ajoutant la desserte de Yellowknife et Fort Franklin (T.N.-O.), et l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C.

## DÉCISION: REJET DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-A686-2A

N° 7031 au rôle

Steinwands Transport Ltd., qui exerce son activité sous le nom commercial de Air Dogrib a demandé au Comité des transports aériens la modification de son permis de la façon énoncée dans l'intitulé. La requête, reçue le 13 juillet 1984, a été complétée et pouvait être étudiée à compter du 17 juillet 1984.

Le permis A.T.C. 3218/81(NS) autorise la requérante à exploiter un service aérien commercial de la classe 3 (entre points déterminés), pour le transport de personnes, de marchandises et de courrier, pour desservir Fort Rae, Lac La Martre, Rae Lakes et Snare Lake (T.N.-O.), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Avis de la requête a été publié le 3 août 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête de Raecom Air Ltd. (ci-après Raecom Air), Edzo Air Ltd. (ci-après Edzo Air), Nahanni Air Services Ltd. (ci-après Nahanni) et Ptarmigan Airways Ltd. (ci-après Ptarmigan Airways). Le 3 octobre 1984, Nahanni avait demandé une prolongation du délai pour déposer une intervention, et le Comité lui a accordé jusqu'au 11 octobre 1984 pour le faire. La requérante a répondu auxdites interventions saui celle de Ptarmigan Airways.

M. Dave Nickerson, député fédéral de l'Arctique de l'Ouest, fait valoir dans une lettre d'appui qu'il ne donne pas préférence à l'un ou l'autre des transporteurs, mais qu'il appuie le service dans une lettre qu'il ne conseil de bande Dene de Fort Franklin déclare dans une lettre qu'il ne s'oppose pas au service proposé à la condition que la requérante et le conseil de bande de Fort Franklin concluent un accord pour établir une entreprise conjointe de façon que les deux parties collaborent à la prestation du service proposé entre Fort Franklin et Yellowknife.

La clôture des débats a eu lieu le 2 novembre 1984.

La requérante affirme qu'il existe un lien fondamental entre Yellowknife et Fort Franklin parce que Yellowknife est la capitale du





AIR TRANSPORT COMMITTEE

17 January 1985

DECISION NO. 8584

APPLICATION by Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd. for  
authority to also serve the point Richmond Gulf  
(Umiujaq), P.Q. under Licence No. A.T.C.  
3591/83(NS).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-A633-4A

Docket No. 7064

Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd. (hereinafter Air Inuit) has applied to the Air Transport Committee for the authority as set out in the Title hereto. The application was received on August 2, 1984 and was complete ready for processing on August 10, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3591/83(NS), Air Inuit is authorized to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using Groups C, D and E fixed wing aircraft serving the points Great-Whale-River, Port-Harrison, Povungnituk, Akulivik, Ivugivik, Sugluk and Fort-Chimo, P.Q.; Belcher Islands (Sanikiluag Harbour) and Cape Dorset, N.W.T..

Notice of the application was posted in the post office at Great Whale and Povungnituk, N.W.T. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee.

Pleadings were completed on October 1, 1984.

Air Inuit submits the following:

- the new community of Richmond Gulf (Umiujaq) will be the result of the relocation of the Inuit of Great-Whale-River in the Richmond Gulf region; this relocation is a result of the James Bay and Northern Quebec Agreement;
- it "is the only scheduled carrier servicing the Hudson coast above Great-Whale-River (Kuujjuaraapik) and the new point Richmond Gulf (Umiujaq) lies directly underneath a routing being flown by the carrier at the present time";
- it intends to operate to the point Richmond Gulf (Umiujaq) on Monday, Wednesday and Friday pursuant to its present schedule;
- it anticipates that it will contract with Canada Post for the carriage of mail as it presently is the Canada Post carrier on the Hudson Bay coast;

DECISION NO. 8584

- it anticipates, on the basis of discussions with S.A.G.M.A.I.<sup>1</sup>, with the general contractor, as well as with the government agencies, to reach the following forecast:

	<u>1st Year</u>	<u>2nd Year</u>
Passengers	350	760
Cargo	120,000 lbs.	175,000 lbs.
Food	78,000 lbs.	164,000 lbs.

- based on the actual routing of Air Inuit's aircraft (Twin Otter) on the Hudson Bay coast, it estimates that a total of 90 extra miles will be flown by its aircraft on each day that service is conducted to Richmond Gulf (Umiujaq).

Attached to the application was a letter from S.A.G.M.A.I. in which it is stated that there is a need to organize air transportation between Great-Whale-River and Richmond Gulf (Umiujaq).

The Committee has considered the application and notes the following:

- the applicant is currently providing a commercial air service on the Hudson Bay coast under Licence No. A.T.C. 3591/83(NS) and is also providing a commercial air service in Northern Quebec under Licence No. A.T.C. 2710/77(NS);
- there was no opposition to the proposed service; and
- the proposed service will be provided to a new community resulting from the relocation of Inuit from Great-Whale-River.

The Committee is of the opinion that air service will be essential to the community of Richmond Gulf (Umiujaq) and the Committee is of the view that, taking into consideration the passengers carried to and from Great-Whale-River for the two first quarters of 1984, the forecast appears reasonable and the service should be viable. The Committee is therefore of the opinion that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd. for authority to also serve the point Richmond Gulf (Umiujaq), P.Q. under Licence No. A.T.C. 3591/83(NS) is hereby approved.

<sup>1</sup> Secrétariat des activités gouvernementales en milieu amérindien Inuit.

DECISION NO. 8584

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3591/83(NS), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

Paul Langlois  
Chairman

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q. C.  
Commissioner



destination et en provenance de Poste-de-la-Baleine au cours des deux premiers trimestres de 1984, les prévisions semblent raisonnables et le service devrait être rentable. En conséquence, le Comité estime que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public requièrent l'agrement de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd. en autorisation de desservir également Richmond Gulf (Iac Guillaume-Delisle/Umiujaq), au Québec, aux termes du permis A.T.C. 3591/83(NS).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 3591/83(NS), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le président,

Paul Langlois.

Le commissaire,

Anne-Marie Trahan, c.r.

- elle prévoit de passer un contrat avec Postes Canada pour le transport du courrier puisqu'elle est actuellement le transporteur désigné de Postes Canada sur la côte de la Baie d'Hudson;
- après discussion avec le SAGMAI, avec le principal entrepreneur ainsi qu'avec les organismes gouvernementaux, elle prévoit ce qui suit:

Première année	Deuxième année
----------------	----------------

Passagers	350	760
Marchandises	120,000 lbs.	175,000 lbs.
Denrées	78,000 lbs.	164,000 lbs.

- compte tenu de la route qu'emprunte actuellement son aéronef, un Twin Otter, sur la côte de la Baie d'Hudson, elle prévoit d'effectuer au total 90 milles supplémentaires chaque jour où le service sera assuré jusqu'au lac Guillaume-Delisle (Richmond Gulf/Umiujaq).

Dans une lettre jointe à la requête, le SAGMAI déclare qu'il existe un besoin d'un service de transport aérien entre Poste-de-la-Baleine et le lac Guillaume-Delisle (Richmond Gulf/Umiujaq).

Le Comité a étudié la requête et remarque ce qui suit:

- la requérante assure actuellement un service aérien commercial le long de la côte de la Baie d'Hudson aux termes du permis n° A.T.C. 3591/83(NS) et elle exploite également un service aérien commercial dans le Nord du Québec aux termes du permis n° A.T.C. 2710/77(NS);
- il n'y a aucune opposition au service proposé, et
- le service proposé sera assuré à une nouvelle collectivité créée par le déménagement des inuits de Poste-de-la-Baleine.

Le Comité estime que le service aérien sera essentiel à la collectivité du lac Guillaume-Delisle (Richmond Gulf/Umiujaq) et le Comité est d'avis que, compte tenu de nombre de passagers transportés à

1 Secréariat des activités gouvernementales en milieu amérindien Inuit.



Le 17 janvier 1985

DÉCISION N° 8584

REQUÊTE présentée par Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd.  
(ci-après la requérante) en autorisation de desservir  
également Richmond Gulf (lac Guillaume-  
Delisle/Umiuq), au Québec, aux termes du permis  
A.T.C. 3591/83(NS).

## DÉCISION: AGREMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-A633-4A

N° 7064 au rôle

Air Inuit Ltée/Air Inuit Ltd. a demandé au Comité des transports  
aériens l'autorisation énoncée dans l'intitulé. La requête, reçue le 2 août  
1984, a été complétée et pouvait être étudiée à compter du 10 août 1984.

Le permis A.T.C. 3591/83(NS) autorise la requérante à exploiter  
un service aérien commercial de la classe 2 (régulier entre points  
déterminés), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C, D et E, pour  
desservir Poste-de-la-Baleine, Inoucdjouac, Povungnituk, Akulivik, Ivujuvik,  
Saglouc et Fort-Chimo (Québec), et Îles Belcher (Sanikiluaq Harbour) et  
Cape Dorset (T. N.-O.).

Avis de la requête a été affiché dans le bureau de poste de  
Poste-de-la-Baleine et dans celui de Povungnituk (T. N.-O.). Par suite dudit  
avis, aucune intervention contraire à l'agrement de la requête n'a été  
déposée auprès du Comité.

La clôture des débats a eu lieu le 1er octobre 1984.

Air Inuit Ltée fait valoir ce qui suit:

- la nouvelle collectivité du lac Guillaume-Delisle  
(Richmond Gulf/Umiuq) résulte du déménagement  
des Inuits de Poste-de-la-Baleine dans la  
région du lac Guillaume-Delisle (Richmond  
Gulf/Umiuq); ce déménagement est dû à l'entente  
sur la Baie James et le Nord du Québec;

- il s'agit du seul transporteur autorisé à assurer un  
service à horaire fixe sur la côte de la Baie  
d'Hudson au-delà de Poste-de-la-Baleine  
(Kuujuaarapi), et le nouveau point du lac  
Guillaume-Delisle (Richmond Gulf/Umiuq) est  
situé juste au-dessous de la route actuellement  
exploitée par le transporteur;

- elle a l'intention d'assurer un service au lac  
Guillaume-Delisle (Richmond Gulf/Umiuq) les  
lundis, mercredis et vendredis selon son horaire  
actuel;





14 January 1985

DECISION NO. 8586

APPLICATION by Soundair Corporation for authority to operate a Class 3 Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B and C restricted to the carriage of goods and mail, serving the points Vancouver, Victoria and Nanaimo, B.C.

DECISION: APPLICATION APPROVED

File No. 2-S744-10

Docket No. 7068

Soundair Corporation (hereinafter Soundair) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto. The application was received on August 7, 1984, and was complete and ready for processing on August 16, 1984.

Notice of the application was published on August 31, 1984 in the newspapers of the areas concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Staron Flight (1972) Ltd. (hereinafter Staron) and Burrard Air Ltd. (hereinafter Burrard Air). The applicant replied to the interventions.

Pursuant to the Notice, interventions in support of the application were filed with the Committee by the following:

- The Honourable Tom Siddon, P.C., M.P.;
- Kingsway Kourier, Vancouver;
- DHL Worldwide Courier, Vancouver;
- Town of Port McNeill; and
- City of Vancouver

The support was general in nature although Kingsway Kourier and DHL Worldwide Courier expressed their intention to use the proposed service.

In addition, nine letters of support from the following were submitted with the application:

- Patry Cargo, Vancouver;
- The Globe and Mail, Vancouver;
- Gelco Express Ltd., Vancouver;
- Demand Air Courier Systems, Vancouver;
- Priority Air Express Ltd., Richmond;
- Leimar Transportation Services Ltd., Vancouver;
- Brown & Fortunato Ltd., Vancouver;
- The Province, Vancouver; and
- Danzas (Canada) Ltd., Richmond.

DECISION NO. 8586

Pleadings were completed on October 2, 1984.

The applicant submits that:

- existing air carriers serving Vancouver, Victoria and Nanaimo are oriented primarily to passenger traffic while freight shipments and even time-sensitive goods are often deferred to later flights;
- it proposes to offer an all-cargo unit toll service having the following advantages:
  - accommodates heavier shipments than AirBC;
  - offers shorter tender times (i.e. pre-flight deliveries);
  - offers lower rates; and
  - improves scheduling, particularly for time sensitive items.
- it has developed a substantial and loyal clientele with its existing Class 4 courier service, pursuant to subsection 112(12) of the Air Carrier Regulations, which will provide the foundation for this service;
- it forecasts that it will transport 1,660,000 lbs in the first year of operation and 2,002,000 lbs. in the second year; and
- the nine letters of support indicate that there are considerable specific requirements; that there is dissatisfaction with the capabilities of existing unit toll carriers to accommodate time-sensitive shipments; and that there is satisfaction with Soundair's current service.

In their interventions opposing the granting of the application, both carriers, Staron and Burrard Air, express the view that Soundair's history of illegal courier service at Vancouver should not be allowed to serve as the foundation for a licensed service. Staron points out the denial of its recent application for temporary authority (Vancouver-Victoria) and submits that it would be unfair if Soundair's proposal were accepted. Burrard Air states that it operates nine return flights per day, seven days a week between Vancouver, Nanaimo and Victoria in cargo/passenger combination as well as having dedicated cargo services available 24 hours a day, and has never deferred freight to accommodate passengers. Burrard Air further submits that it accepts freight up to departure time and its tariff is less than that proposed by Soundair.

In reply, Soundair submits that, to the best of its ability, it has always operated in accordance with subsection 112(12) of the Air Carrier Regulations when operating from Vancouver; and that if Staron had submitted a full application with support from clientele, it might have

DECISION NO. 8586

received favourable consideration. Soundair maintains that Burrard Air's flights are not dedicated entirely to cargo; and that Burrard Air can offer lower rates because freight is only an incidental portion of its passenger service.

The Committee has considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

The Committee notes that:

- the applicant is proposing to operate an all-cargo unit toll service between Vancouver, Victoria and Nanaimo; and that the proposed service will provide improvements in scheduling and priority consideration, particularly in respect of time-sensitive material, over the services available from existing licensees;
- although Burrard Air disputes the allegation that its existing services are primarily passenger oriented, statistics filed with the Aviation Statistics Centre indicate the opposite; it would appear that the dedicated cargo service, which Burrard Air mentioned in its intervention, relates to its charter services rather than its unit toll services;
- the applicant has provided considerable evidence of support for the proposed service, including support from several companies which indicate dissatisfaction with existing services; and
- the introduction of the proposed service may provide beneficial competition in the existing market.

The Committee concludes from the foregoing that the applicant has shown that there is a demand for the proposed service, that the service will not have an unduly deleterious impact on the operations of existing licensees, that the proposed service will be viable at the level of activity forecast and that the carrier has the capability of providing the service proposed.

Accordingly, the Committee is satisfied that the applicant has established that the present and future public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Soundair Corporation for authority to operate a Class 3 Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B and C, restricted to the carriage of goods and mail, serving the points Vancouver, Victoria and Nanaimo, B.C. is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee, as applicable.



DECISION NO. 8586

The Licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operation to the use of Groups B and C fixed wing aircraft.

The Licensee is restricted in its operation to the carriage of goods and mail.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.,  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner

- Le service proposé pourrait susciter une concurrence bénéfique sur le marché actuel.

Le Comité conclut que Soundair a prouvé que le service proposé est en demande, qu'il ne portera aucunement préjudice aux autres titulaires en place et qu'il sera viable si les prévisions précitées se réalisent. En outre, le Comité estime que Soundair est en mesure de l'assurer.

Par conséquent, le Comité est convaincu que Soundair a prouvé que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Soundair Corporation en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 3 (entre points déterminés), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C, limitée au transport de marchandises et de courrier, afin de desservir Vancouver, Victoria et Nanaimo (Colombie-Britannique). Un permis sera délivré dès que Soundair Corporation se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe des groupes B et C.

Dans son exploitation, la titulaire est limitée au transport de marchandises et de courrier.

Le commissaire

(signature)

Anne-Marie Trahan, c.r.

Le commissaire

(signature)

J.-L. Bourret

Victoria) et allègue qu'il serait donc injuste que la proposition de Soundair soit acceptée. Burrard Air signale qu'elle effectue quotidiennement neuf vols aller-retour, sept jours sur sept, entre Vancouver, Nanaïmo et Victoria, dans le cadre d'un service combiné de transport de passagers et de marchandises. Elle assure aussi des services de transport de marchandises 24 heures par jour et fait valoir qu'elle n'a jamais retardé le transport de marchandises pour obliger des passagers. Burrard Air ajoute qu'elle accepte du fret jusqu'au moment du décollage, et que ses tarifs sont inférieurs à ceux proposés par Soundair.

Dans sa réponse, Soundair allègue qu'elle s'est toujours efforcée d'exploiter son service conformément à l'alinéa 112(12) du Règlement sur les transporteurs aériens à partir de sa base de Vancouver, et que si Staron avait soumis une requête circonstanciée, jouissant de l'appui de sa clientèle, elle aurait peut-être été acceptée. Soundair soutient que les vols de Burrard Air ne sont pas entièrement consacrés au fret, et que cette dernière peut offrir des tarifs moins élevés étant donné que le fret ne compte que pour une infime partie de son service, qui s'adresse d'abord et avant tout aux passagers.

Le Comité a étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Le Comité note les points suivants:

- Soundair propose d'exploiter un service tout fret à taux unitaire entre Vancouver, Victoria et Nanaïmo, et le service proposé permettra une meilleure planification des vols et des délais plus courts, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises à livraison urgente, en comparaison avec les services déjà offerts par les titulaires actuels;
- Bien que Burrard Air se refuse à admettre que son service de transport actuel s'adresse principalement aux passagers, les statistiques de l'Aviation font preuve du contraire. Il semblerait que le service de fret dont parle Burrard Air dans son intervention soit un service d'attribuement plutôt qu'un service à taux unitaire;
- Soundair a su démontrer que le service proposé jouira d'une clientèle considérable, bénéficiant de l'appui de plusieurs entreprises insatisfaites des services actuels; et



La clôture des débats a eu lieu le 2 octobre 1984.

Sondair allègue ce qui suit:

- Les transporteurs aériens desservant actuellement Vancouver, Victoria et Nanaimo se consacrent principalement au transport des passagers. Ainsi, les marchandises et même les articles à livraison urgente sont souvent relégués à des vols ultérieurs;

- Elle propose d'offrir un service tout fret à taux unitaire présentant les avantages suivants:

- expéditions plus grosses qu'Air BC;
- délais de chargement plus courts (c-a-d. livraison avant vol);
- offre des taux inférieurs; et

- meilleure planification, surtout lorsqu'il s'agit d'articles à livraison urgente.

- Elle s'est attiré une clientèle considérable et loyale avec le service de courrier de classe 4 qu'elle exploite conformément à l'alinéa 112(12) du Règlement sur les transporteurs aériens, ce qui justifie l'établissement du service proposé;

- Elle prévoit de transporter 1 660 000 lb de marchandises au cours de la première année d'exploitation du service et 2 002 000 lb au cours de la deuxième année; et

- Les neuf lettres d'appui font état d'importants besoins précis; elles montrent aussi que les usagers sont insatisfaits des délais offerts par les transporteurs à taux unitaire desservant actuellement la région lorsqu'il s'agit de marchandises à livraison urgente. Les lettres témoignent aussi de la satisfaction des clients de Sondair.

Dans leurs interventions contraires à l'agrément de la requête, les transporteurs Staron et Burrard Air estiment que le fait que Sondair ait assuré illégalement le service de courrier à Vancouver ne devrait pas justifier l'obtention d'un permis d'exploitation. Staron fait mention du refus qu'elle vient d'essayer suite à sa demande de permis temporaire (Vancouver-



Le 14 janvier 1985

DÉCISION N° 8586

REQUÊTE présentée par Soundair Corporation en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 3 (entre points déterminés), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C, limitée au transport de marchandises et de courrier, afin de desservir Vancouver, Victoria et Nanaimo (Colombie-Britannique).

Référence n° 2-S744-10

N° 7068 au rôle

Soundair Corporation (ci-après Soundair) a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La requête, reçue le 7 août 1984, a été complétée le 16 août 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Avis de la requête a été publié le 31 août 1984 dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête par Staron Flight (1972) Ltd. (ci-après Staron) et Burrard Air Ltd. (ci-après Burrard Air). Soundair a répondu auxdites interventions.

Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions à l'appui de la requête par:

- L'Honorable Tom Siddon, C.P., M.P.;
- Kingsway Kourier, Vancouver;
- DHL Worldwide Courier, Vancouver;
- la ville de Port McNeill; et
- la ville de Vancouver.

La requête bénéficie d'un appui de nature générale, bien que Kingsway Kourier et DHL Worldwide Courier aient signifié leur intention d'avoir recours au service proposé.

De plus, neuf lettres à l'appui, provenant des compagnies suivantes, étaient annexées à la requête:

- Patry Cargo, Vancouver;
- The Globe and Mail, Vancouver;
- Gelco Express Ltd., Vancouver;
- Demand Air Courier Systems, Vancouver;
- Priority Air Express Ltd., Richmond;
- Leimar Transportation Services Ltd., Vancouver;
- Brown and Fortunato Ltd., Vancouver;
- The Province, Vancouver; et
- Danzas (Canada) Ltd., Richmond.



January 17th, 1985.

DECISION NO. 8588

APPLICATION by Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express for authority to also operate Group E fixed wing aircraft under Licence Nos. A.T.C. 2140/72(C) and A.T.C. 462/72(CF), and Licence Nos. A.T.C. 3664/84(C) and A.T.C. 850/84(CF) held by Air Atonabee Limited.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-C710-1  
2-C722-16A  
2-C722-18A  
Docket No. 7059

Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express has applied to the Air Transport Committee for the authority set out in the Title hereto. The application was received on August 1, 1984, and was complete ready for processing on August 13, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 2140/72(C), Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service, from a base at Peterborough, Ontario using Groups B and C fixed wing aircraft; and under Licence No. A.T.C. 462/72(CF) a Class 9-4 International Charter commercial air service, from the same base, using Groups B and C fixed wing aircraft.

Under Licence No. A.T.C. 3664/84(C), Air Atonabee Limited is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service, from a base at Toronto Island Airport, Ontario, using Group C fixed wing aircraft; and under Licence No. A.T.C. 850/84(CF) a Class 9-4 International Charter commercial air service, from the same base, using Group C fixed wing aircraft.

By Decision No. 8138 dated July 5, 1984, the application by Air Atonabee Limited for amendment of its licences by changing the name of the Licensee to Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express was approved.

Notice of the application in respect of the Class 4 Charter services was published on August 21, 1984 in the newspapers of the area concerned, and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no intervention opposing the granting of the application was filed with the Committee. Pleadings were completed on October 15, 1984.

The applicant submits that:

- Toronto has become the major commercial and population centre for Canada, and the licensing of charter services has



not kept pace with this growth, particularly in the Group E charter market;

- it operates Classes 2 and 3 commercial air services at Toronto Island Airport and Peterborough, Ontario, and as a result of its route network and operation pattern, Toronto Island Airport and Peterborough have become and will continue to be primary bases for its aircraft; and
- it estimates 300 revenue flying hours in the first year of operation and an additional 100 revenue flying hours in the second year.

The Committee has considered the application. The Committee notes that there were no interventions in opposition to the granting of the application.

The Committee is of the opinion that the applicant has shown that there is a demand for the proposed services, that the services will not have an unduly deleterious impact on the operations of existing licensees, that the proposed services will be viable at the level of activity forecast and that the carrier has the capability of providing the services proposed.

Accordingly, the Committee is satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The Committee is further of the opinion that the public convenience and necessity requires the amendment of Licence Nos. A.T.C. 3664/84(C) and A.T.C. 850/84(CF), held by Air Atonabee Limited, by changing the name of the Licensee to Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express.

The application by Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express for authority to also operate Group E fixed wing aircraft under Licence Nos. A.T.C. 2140/72(C), A.T.C. 462/72(CF), A.T.C. 3664/84(C) and A.T.C. 850/84(CF) is hereby approved.

Licence Nos. A.T.C. 3664/84(C) and A.T.C. 850/84(CF) are hereby amended by changing the name of the Licensee to Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express.

DECISION NO. 8588

New documents of licence, bearing Licence Nos. 2140/72(C), A.T.C. 462/72(CF), A.T.C. 3664/84(C) and A.T.C. 850/84 (CF) will issue to Air Atonabee Limited carrying on business under the firm name and style of City Express - Cité Express, upon compliance with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q. C.,  
Commissioner.

(Signed)

J. -L. Bourret,  
Commissioner.

DÉCISION N° 8588

Sont par la présente, modifiés les permis A.T.C. 3664/84(C) et A.T.C. 850/84(CF), en remplaçant le nom qui figure actuellement aux permis par Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express.

De nouveaux permis, portant les numéros A.T.C. 2140/72(C), A.T.C. 462/72(CF), A.T.C. 3664/84(C) et A.T.C. 850/84(CF), seront délivrés à Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express dès que celle-ci se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire,

(Signature)

Anne-Marie Trahan, c.r.

Le commissaire,

(Signature)

J. -L. Bourret.



La requérante allègue ce qui suit:

- Toronto est devenue l'agglomération urbaine et commerciale la plus importante du Canada, mais l'attribution de permis d'exploitation de services d'attrétement n'a pas suivi le même rythme, surtout sur le marché des vols d'attrétement au moyen d'aéronefs du groupe E;

- elle exploite des services aériens commerciaux des classes 2 et 3 aux aéroports de l'île de Toronto et de Peterborough en Ontario et, en raison de sa ligne aérienne et de son type d'exploitation, les aéroports susmentionnés sont devenus et demeureront les bases principales de ses aéronefs; et

- elle prévoit d'effectuer 300 heures de vol payantes au cours de la première année d'exploitation et 100 de plus au cours de la deuxième année.

Le Comité a étudié la requête. Il note qu'aucune intervention contraire à l'agrément de la requête n'a été déposée auprès du Comité.

Le Comité est d'avis que la requérante a prouvé que les services proposés sont en demande, qu'ils ne porteront aucunement préjudice aux autres titulaires en place et qu'ils seront viables si les prévisions précitées se réalisent. En outre, le Comité estime que la requérante est en mesure de les assurer.

Par conséquent, le Comité est convaincu que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

De plus, le Comité estime que la commodité et les besoins du public exigent la modification des permis A.T.C. 3664/84(C) et A.T.C. 850/84(CF), en remplaçant le nom qui figure actuellement auxdits permis par Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express.

Est par la présente agréée la requête déposée par Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe E dans le cadre de ses services prévus aux permis A.T.C. 2140/72(C), A.T.C. 462/72(CF), A.T.C. 3664/84(C) et A.T.C. 850/84(CF).



DÉCISION N° 8588

Le 17 janvier 1985.

REQUÊTE présentée par Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express (ci-après la requérante) en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe E dans le cadre de ses services prévus aux permis A.T.C. 2140/72(C) et A.T.C. 462/72(CF), ainsi qu'aux permis A.T.C. 3664/84(C) et A.T.C. 850/84(CF) de Air Atonabee Limited.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Références nos 2-C710-1

2-C722-16A  
2-C722-18A

N° 7059 au rôle

Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation énoncée dans l'initulé. La requête reçue le 1 août 1984, a été complétée le 13 août 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Par le permis A.T.C. 2140/72(C), la requérante est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Peterborough (Ontario), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C; et par le permis A.T.C. 462/72(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), à partir de la même base, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C.

Par le permis A.T.C. 3664/84(C), Air Atonabee Limited est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à l'aéroport de l'île de Toronto (Ontario), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C; et par le permis A.T.C. 850/84(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), à partir de la même base, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C.

La décision n° 8138 du 5 juillet 1984 agréait la requête déposée par Air Atonabee Limited, en vue de remplacer le nom qui figurait à ses permis par Air Atonabee Limited, exerçant son activité sous le nom commercial de City Express-Cité Express.

Avis de la requête en ce qui a trait aux services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement) a été publié le 21 août 1984 dans les journaux de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 15 octobre 1984.



January 17th, 1985.

DECISION NO. 8589

APPLICATION by Arrow Airways, Inc. for amendment of Licence No. A.T.C. 1472 by changing the name of the Licensee to Arrow Air, Inc.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-A804-1A

Arrow Airways, Inc. has applied to the Air Transport Committee for authority to amend the licence as set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 1472 Arrow Airways, Inc. is authorized to operate a Class 9-4 International Charter commercial air service to transport traffic between points in Canada and points in the United States of America.

The Licensee has submitted to the Committee the appropriate documents in respect of the proposed change of name.

Pursuant to the provision of the Canada/U.S. Nonscheduled Air Service Agreement, the designation of the carrier has been amended to read Arrow Air, Inc.

The Committee has considered the application and is satisfied that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Arrow Airways, Inc. for amendment of Licence No. A.T.C. 1472 by changing the name of the Licensee to Arrow Air, Inc. is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 1472, will issue upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

Paul Langlois,  
Chairman.

(Signed)

J. - L. Bourret,  
Commissioner.





le 17 janvier 1985.

DÉCISION N° 8589

REQUÊTE présentée par Arrow Airways, Inc. (ci-après le requérant) en vue de remplacer le nom qui figure actuellement au permis A.T.C. 1472 par Arrow Air, Inc.

DÉCISION: AGRÉMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-A804-1A

Arrow Airways, Inc. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation de modifier le permis de la façon énoncée dans l'intitulé.

Le permis A.T.C. 1472 autorise le requérant à exploiter un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), en vue d'acheminer du trafic entre des points situés au Canada et d'autres aux États-Unis d'Amérique.

Le requérant a déposé auprès du Comité les documents appropriés relatifs au changement de nom proposé.

Conformément à l'Accord relatif aux services aériens sans horaire fixe intervenu entre les gouvernements du Canada et celui des États-Unis, la désignation du titulaire a été modifiée pour se lire Arrow Air, Inc.

Après étude de la requête, le Comité est convaincu que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Arrow Airways, Inc. en vue de remplacer le nom qui figure actuellement au permis A.T.C. 1472 par Arrow Air, Inc.

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 1472, sera délivré dès que le requérant se sera conformé aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le président,

Paul Langlois.

Le commissaire,

J.-L. Bourret.



AIR TRANSPORT COMMITTEE

18 January 1985

DECISION NO. 8590

APPLICATION by David André doing business as Port Angeles Seaplane for transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 985 to Angeles Air Service, Inc.

File No. 2-P319-1A

Under Licence No. 985, David André doing business as Port Angeles Seaplane is authorized to operate a Class 9-4 International Charter commercial air service to transport traffic between points in Canada and points in the United States.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Committee has received notice that David André doing business as Port Angeles Seaplane proposes to transfer to Angeles Air Service, Inc. the commercial air service authorized under the aforesaid licence.

Pursuant to the Canada/U.S. Nonscheduled Air Service Agreement of May 8, 1974, the carrier's designation to provide services specified in the Agreement has been amended by the United States authorities to read Angeles Air Service, Inc.

The Committee has considered the Notice and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee and has determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 985 from David André doing business as Port Angeles Seaplane to Angeles Air Service, Inc. is not disallowed subject to the condition that Angeles Air Service, Inc. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable

A new document of licence shall issue to Angeles Air Service, Inc. upon compliance by it with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

Paul Langlois  
Commissioner

(Signed)

J.-L. Bourret  
Commissioner



le 18 janvier 1985

DÉCISION N° 8590

REQUÊTE présentée par David André, exerçant son activité sous la dénomination de Port Angeles Seaplane en autorisation de céder à Angeles Air Service, Inc. le service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 985.

Référence n° 2-P319-1A

Le permis A.T.C. 985 autorise David André, exerçant son activité sous la dénomination de Port Angeles Seaplane à exploiter un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), acheminant le trafic entre des points situés au Canada et des points situés aux États-Unis.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis que David André, exerçant son activité sous la dénomination de Port Angeles Seaplane se propose de céder à Angeles Air Service, Inc. le service aérien commercial prévu au permis susmentionné.

Conformément à l'Accord sur les services aériens sans horaire fixe intervenu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis du 8 mai 1974, la désignation du transporteur qui assure les services spécifiés audit accord a été modifiée par les autorités américaines et doit se lire Angeles Air Service, Inc.

Après étude de l'avis, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, celui-ci est d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 985 de David André, exerçant son activité sous la dénomination de Port Angeles Seaplane à Angeles Air Service, Inc., à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Un nouveau permis sera délivré à Angeles Air Service, Inc. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part du cédant ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire,

Paul Langlois.

Le commissaire,

J.-L. Bourret.





January 18th, 1985.

DECISION NO. 8591

IN THE MATTER of a review of Decision No. 8406  
dated October 18, 1984 issued to Propair Inc.  
(hereinafter Propair).

File No. 2-P390-5  
Docket no. 7171 MJ

By Decision No. 8406 dated October 18, 1984, the Air Transport Committee granted Propair authority to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service, using fixed wing aircraft in Group D, to serve the points Rouyn/Noranda, Val-d'Or and Gatineau, P.Q., subject to the applicant meeting the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Decision No. 8406 was issued pursuant to a Certified Opinion given by the Honourable Minister of Transport on September 12, 1984 with respect to an appeal filed by Propair of A.T.C. Decision No. 7844 dated January 27, 1984. As referred to in Decision No. 8406, the Honourable Minister of Transport stated in its Certified Opinion:

"I am, therefore, directing the Canadian Transport Commission to authorize Propair Inc. to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Rouyn/Noranda, Val-d'Or and Gatineau, P.Q."

However, Decision No. 8406 concluded by stating that:

"... Propair Inc. is authorized to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Group D serving the points Rouyn/Noranda, Val-d'Or and Gatineau, P.Q." (emphasis added)

The Committee on its own motion has reviewed the matter of the Group D aircraft restriction stated in Decision No. 8406 and has found this restriction not in accordance with the Certified Opinion of the Honourable Minister of Transport and, upon reconsideration thereof, has determined that Decision No. 8406 should be varied to make it conform to the said Certified Opinion.

Accordingly, the Committee hereby varies Decision No. 8406 pursuant to section 63 of the National Transportation Act, R.S.C. 1970, C. N-17, as amended, by deleting the Group D fixed wing aircraft restriction stated therein, thereby authorizing Propair Inc. to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Rouyn/Noranda, Val-d'Or and Gatineau, P.Q. using fixed wing aircraft in any Group described in paragraph 4(1)(a) of the Air Carrier Regulations, subject to compliance with the applicable filing and liability insurance requirements established by those Regulations, and the financial and ownership requirements determined by the Air Transport Committee.

DECISION NO. 8591

Decision No. 8406 is further amended inasmuch as the licence to be issued pursuant thereto shall be subject to the conditions contained in subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, C.3, as amended, and the following additional condition:

"The Licensee is authorized in its operations to use fixed wing aircraft in any Group described in paragraph 4(1)(a) of the Air Carrier Regulations subject to compliance with the applicable filing and liability insurance requirements established by those Regulations, and the financial and ownership requirements determined by the Air Transport Committee."

This Decision takes effect as of December 5, 1984, the date on which the substance of this Decision was communicated by telex.

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q. C.,  
Commissioner.

(Signed)

Paul Langlois,  
Commissioner.

DÉCISION N° 8591

Règlement sur les transporteurs aériens. Propair doit toutefois se conformer aux exigences applicables dudit règlement afférentes au dépôt de l'assurance responsabilité ainsi qu'à celles fixées par le Comité des transports aériens au chapitre du financement et de la propriété des aéronefs.

La décision n° 8406 est en outre modifiée en ce que le permis qui sera délivré conformément à cette décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'à la condition supplémentaire suivante:

"Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe de n'importe quel groupe décrit dans l'alinéa 4(1)a) du Règlement sur les transporteurs aériens, à condition qu'elle se conforme aux exigences applicables établies par le règlement susmentionné en ce qui a trait au dépôt de l'assurance responsabilité ainsi qu'à celles fixées par le Comité des transports aériens quant au financement et à la propriété."

La présente décision entre en vigueur le 5 décembre 1984, soit la date à laquelle les dispositions qu'elle contient ont été communiquées par télex à la partie concernée.

Le commissaire,

(Signature)

Anne-Marie Trahan, c.r.

Le commissaire,

(Signature)

Paul Langlois.





Le 18 janvier 1985.

DÉCISION N° 8591

RELATIVEMENT à une révision de la décision  
n° 8406 du 18 octobre 1984 émise à Propair Inc. (ci-  
après Propair).

Référence n° 2-P390-5

N° 7171 MJ au rôle

Par la décision n° 8406 du 18 octobre 1984, le Comité des  
transports aériens accordait à Propair l'autorisation d'exploiter un service  
aérien commercial régulier de la classe 2 entre points déterminés, à savoir  
Rouyn/Noranda, Val-d'Or et Gatineau (Québec), au moyen d'aéronefs à  
voilure fixe du groupe D, à la condition que la requérante se conforme aux  
exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le  
financement et le dépôt de documents.

La décision n° 8406 a été rendue conformément à l'avis que le  
ministre des Transports avait certifié le 12 septembre 1984 relativement à  
un appel déposé par Propair au sujet de la décision n° 7844 du CTA du 27  
janvier 1984. Tel qu'il est mentionné dans la décision n° 8406, le ministre  
des Transports déclarait ce qui suit:

"(traduction)

Par conséquent, je somme la Commission canadienne  
des transports d'autoriser Propair Inc. à exploiter un  
service aérien commercial régulier de la classe 2  
entre points déterminés, à savoir Rouyn/Noranda,  
Val-d'Or et Gatineau (QC)."

Cependant, la décision n° 8406 se terminait ainsi:

"... Propair Inc. est autorisée à exploiter un service  
aérien commercial régulier de la classe 2 entre points  
déterminés, à savoir Rouyn/Noranda, Val-d'Or et  
Gatineau (QC), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du  
groupe D." (soulignement ajouté)

Le Comité a révisé de son propre chef cette affaire relative à la  
restriction afférente aux aéronefs du groupe D mentionnée dans la décision  
n° 8406 et est d'avis qu'elle n'est pas conforme à l'avis certifié par le  
ministre des Transports. Par conséquent, il conclut que la décision n° 8406  
doit être modifiée de façon qu'elle soit conforme audit avis.

En conséquence, le Comité modifie par la présente la décision  
n° 8406, conformément à l'article 63 de la Loi nationale sur les transports,  
S.R.C. de 1970, chap. N-17, dans sa forme modifiée, par l'abrogation de la  
restriction relative aux aéronefs à voilure fixe du groupe D, autorisant ainsi  
Propair Inc. à assurer un service aérien commercial régulier de la classe 2  
entre points déterminés, à savoir Rouyn/Noranda, Val-d'Or et Gatineau (QC),  
au moyen d'aéronefs de n'importe quel groupe décrit à l'alinéa 4(1)a) du







